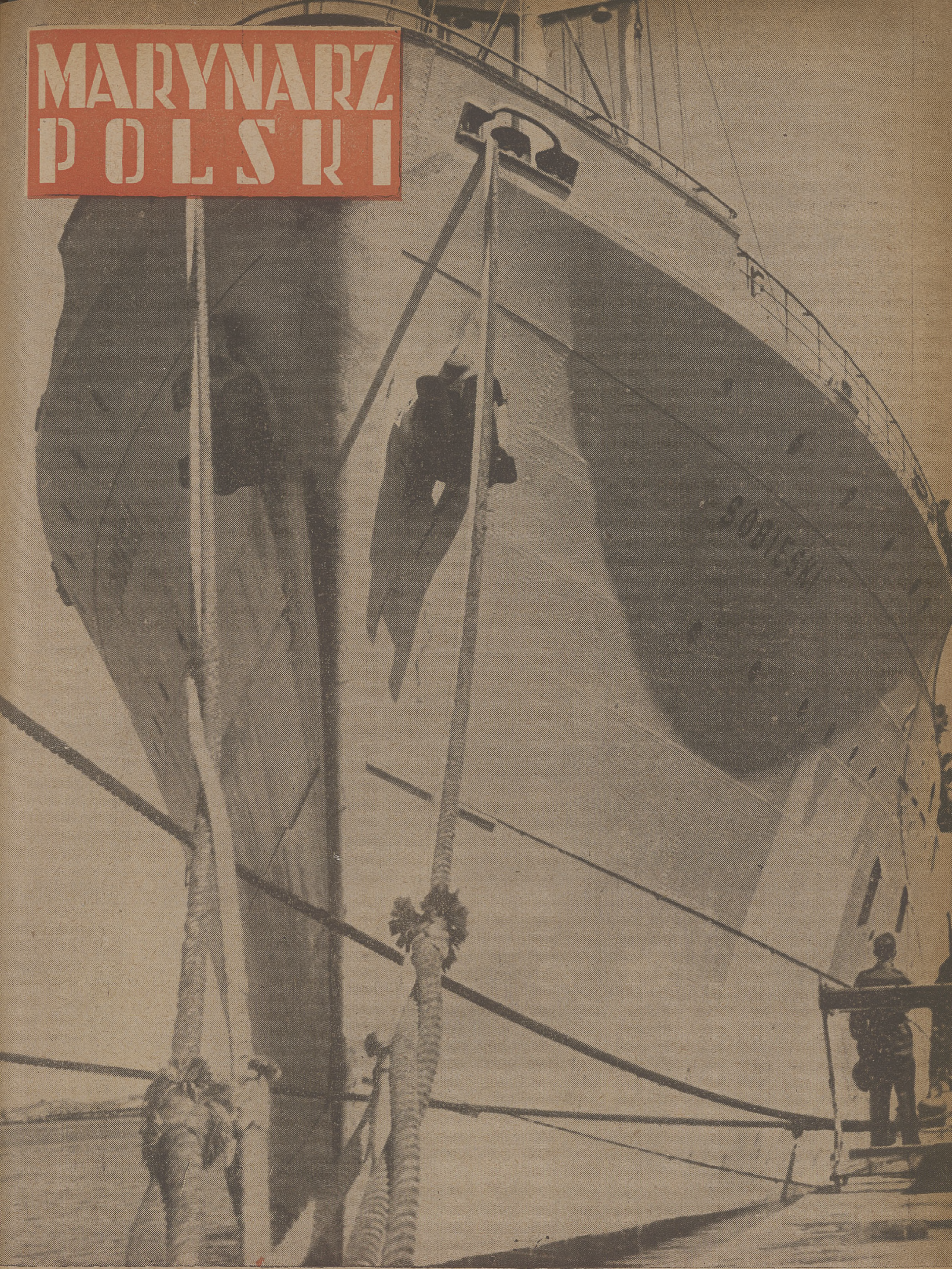
MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 16 – 31 maja 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 19

Dziś w numerze: Działo „3" nie odpowiada



Z tygodnie NA WYBRZEŻU

W portach polskich, a w szczególności w Gdyni i w Gdańsku rozpoczęły się intensywne prace nad odremontowaniem zniszczonych przez Niemców nabrzeży i falochronów. Niezależnie od tego szereg ekip ratowniczych oczyszcza baseny z zatopionych wraków i urządzeń portowych.

W związku z pracami inżynieryjno-wodnymi, które prowadzone są w kilku punktach, panuje opinia, że w portach naszych nastał sezon na „mokrą robotę".

* * *

W ramach walki ze spekulacją Komisje Specjalne przeprowadziły w szeregu sklepów na Wybrzeżu kontrolę cen artykułów pierwszej potrzeby. Kontrola cen okazała się bezcennym środkiem w walce ze społeczną chorobą, której objawy polegają na tym, że nieuczciwe jednostki żyły na zbyt szerokiej stopie, korzystając z wysokiej stopy procentowej lichwiarskich zarobków.

Zniekształcone stopy poddane zostaną dokładnemu leczeniu w obozach pracy.

* * *

Jeszcze w bieżącym miesiącu do portu gdyńskiego przybędą statki wiozące pięć kompletnie wyposażonych elektrowni zakupionych w Ameryce. Elektrownie te zostaną wysłane specjalnymi transportami do kilku miast Polski.

Należy przypuszczać, że przy bycie tych elektrowni jeszcze bardziej zwiększy zapasy naszej energii — co z kolei pozwoli na bardziej energiczną odbudowę Kraju.

* * *

Montaż dźwigu drobnicowego nie jest bynajmniej drobnostką. Przy nabrzeżu Francuskim portu gdyńskiego ustawiono drugi dźwig drobnicowy. Ponadto w czerwcu rozpoczęcie się montaż dziesięciu dźwigów półportalowych trzytonowych przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. W ten sposób zjednoczonym wysiłkiem doprowadzamy nasze porty do coraz lepszego stanu.

* * *

Zbiornica Eksportowa Jaj i Drobiu wysłała w tym sezonie wielki transport około 9000 skrzyń tj. 324.000 sztuk jaj do Anglii.

Podobno z ładunkiem tym trzeba było obchodzić się ostrożnie jak z jajkiem. Z kół miarodajnych dowiadujemy się, że jaja mądrzejsze od kury nie wchodzą w ramy eksportu.

* * *

Niektórzy twierdzą, że Gdańsk rozpocznie wkrótce wystawne życie. Wiadomości te pozostają prawdopodobnie w ścisłym związku z Targami Gdańskimi, w których udział weźmie szereg zagranicznych wystawców, pragnących zostać w przyszłości naszymi dostawcami.

W Targach tych weźmie m. in. udział Wielka Brytania wraz z dominiami i koloniami. Anglia zamierza wystawić maszyny, instrumenty techniczne i wzory urządzeń jakie ma dostarczyć Polsce w ramach zawartego ostatnio układu.

* * *

W dalszym ciągu wśród towarów eksportowanych, na pierwszym miejscu znajduje się węgiel. W przeciągu zaledwie dwu dni z Gdyni wyszło 13 statków z ładunkiem węgla.

Coraz bardziej staje się widoczne, iż nasz węgiel kamienny jest właściwie kamieniem węgielnym pod fundamenty odbudowywanej gospodarki.

* * *

W związku z notatkami w prasie donoszącymi o zakończeniu budowy statku „Olimpia" dowiadujemy się, iż w istocie statek ten został zbudowany, ale... w 1939 r. Ostatnia uroczystość chrztu „Olimpii", jak się okazuje była urządzona głównie z okazji... przemalowania kadłuba.

Czasem tak bywa, że ktoś się chce pochwalić przed czasem — tylko, że lepiej jest nieścisłe informacje jak najszybciej sprostować — bo może być... po niewczasie.

* * *

Podobno w głębi Kraju panuje opinia, iż fala chłodnego powietrza, która ostatnio nas nawiedziła, napłynęła od strony Bałtyku. Wiadomości te o tyle może są prawdziwe, że w istocie Generalny Inspektorat Rybołówstwa morskiego otrzymał ostatnio w ramach dostaw UNRRA szereg urządzeń chłodniczych, między innymi 9 wagonów - chłodni, części wieży chłodniczej dla budującej się chłodni rybnej w Gdyni oraz lodówki.

Jak dotąd nie zauważono, aby ryby, które wskutek tego zostaną prawdopodobnie na lodzie, ujawniały jakiekolwiek niezadowolenie z tego powodu.

* * *

Jak się okazuje, opinia publiczna zbyt pochopnie wydawała nieraz złą opinię naszym funkcjonariuszom pocztowym, podejrzewając ich o nieuczciwość.

Przy wyładowywaniu worów z paczkami z duńskiego statku „Tranquebar" okazało się, że część tych worów była rozpruta, co wskazywałoby na to, że wory te zostały opróżnione na statku duńskim.

W związku z tym niektórzy utrzymują, że istotnie „źle się dzieje w państwie duńskim".

bis.



Wypożyczony nam przez Związek Radziecki statek „Ukraina" rozpoczął normalne kursy między Szczecinem a Świnoujściem, usprawniając tym samym komunikację między tymi dwoma ośrodkami



W dalszym ciągu do portów naszych przybywają liczne statki zagraniczne, przywożąc cenne surowce. Na zdjęciu: fragment portu gdyńskiego



Morscy saperzy usuwają pozostałości wojny w Dziwnej

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 19

Gdynia, 16 — 31 maja 1947 r.

Treść numeru:

SPRAWY MORSKIE w POLITYCE RZĄDU

Polityka morska Rządu Demokratycznej Polski poszła od pierwszych chwil po linii jak najszybszego uruchomienia portów celem wszczęcia żeglugi. Pierwszy okres tych prac zakończył się już po kilku miesiącach wytężonych wysiłków i jesienią 1945 roku witaliśmy w naszych obu wielkich portach, Gdyni i Gdańsku pierwsze statki zagraniczne.

W pierwszych dniach września tegoż roku zebrała się w Gdańsku Konferencja Morska działaczy z udziałem Prezydenta Bieruta, Premiera Rządu, zainteresowanych ministrów oraz przedstawicieli wszystkich instytucji, związanych z odbudową Wybrzeża. Zakreślony tu został pierwszy, konstruktywny plan prac na najważniejszych odcinkach naszego życia morskiego. Rząd obiecał realną pomoc w postaci kredytów, zaś społeczeństwo Wybrzeża zadeklarowało wzmożony wysiłek.

Nasze aspekty morskie zostały również szeroko uwzględnione w trzyletnim planie odbudowy. Plan przeładunków w eksporcie i imporcie na Gdańsk i Gdynię przewiduje w 1947 r. —10,7 miliona ton surowca i towarów, w 1948 — 15,9 mil. ton, w 1949 — 19 mil. ton. Plan przeładunków w Szczecinie przewiduje w 1949 r. 5,5 milj. ton.

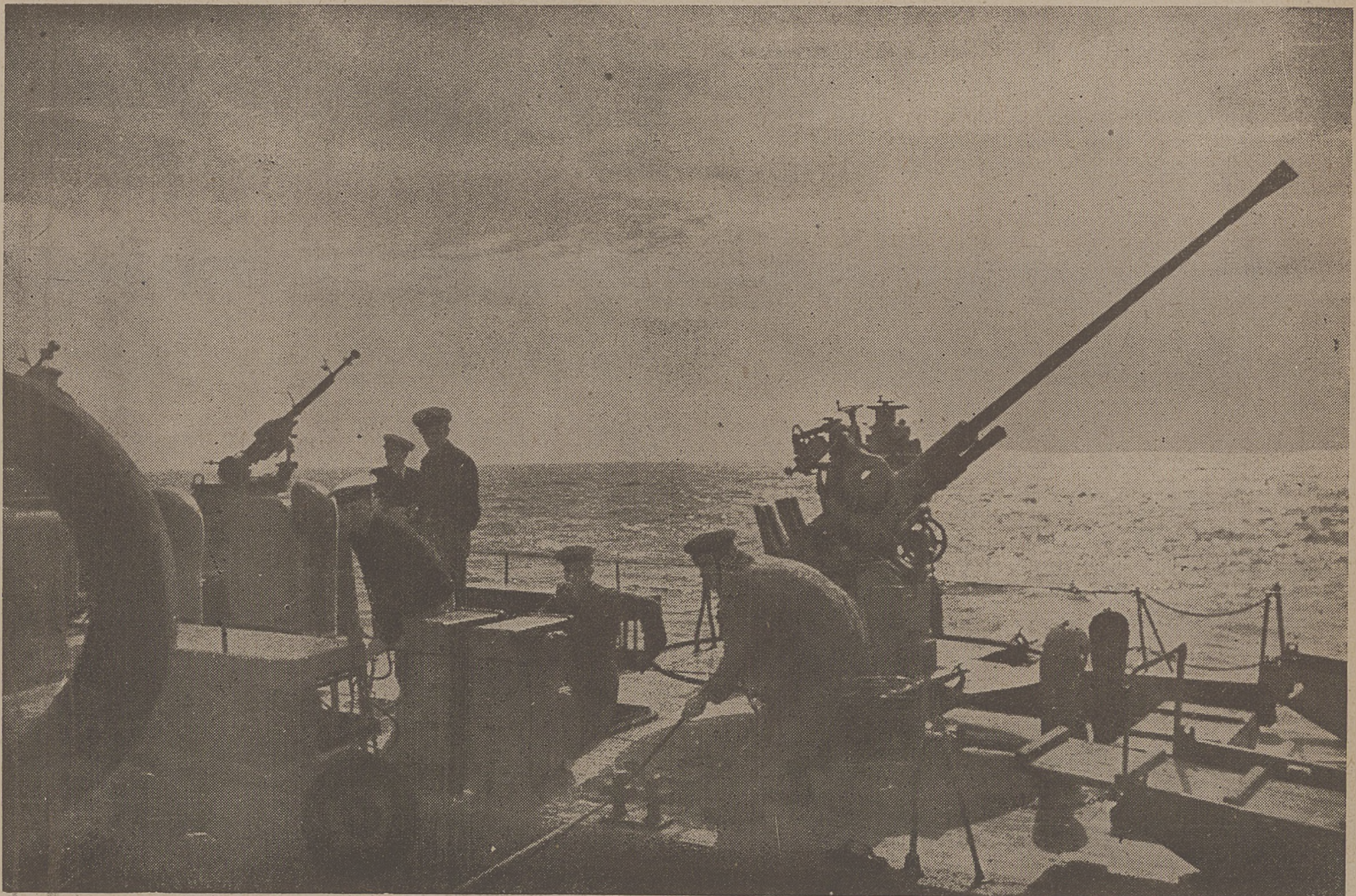
Stocznie nasze zdolne były do tej pory do produkcji mniejszych jednostek, dokonując za to poważnych prac remontowych statków polskich i zagranicznych. Obecnie plan trzyletni, w zakresie powiększenia naszej floty handlowej, przewiduje budowę 14 nowych jednostek na stoczniach własnych.

Łączna ilość jednostek wybudowanych na stoczniach rybackich wyniesie, w r. b. 35 kutrów i 100 łodzi, w roku 1949 — 61 kutrów i 120 łodzi. Dodawszy do tego rybołówczy tonaż morski już posiadany, oraz jednostki, które dojdą z rewindykacji i zakupów zagranicznych, przy równoległej akcji szkoleniowej załóg rybackich oraz organizacji zbytu i ośrodków przetwórstwa rybnego, będziemy mieli ten ważny odcinek gospodarczy poważnie rozbudowany.

Dla sprawnej działalności naszych portów niezbędnym jest zorganizowany transport. Zagadnienie to zostanie rozwiązane przez uruchomienie szeregu nowych linii komunikacyjnych wnętrza kraju, oraz z państwami, które korzystać będą z usług naszych portów na podstawie umów tranzytowych.

Realizacja planu morskiego w ogólnym trzyletnim planie odbudowy kraju przeprowadzana zostanie konsekwentnie. Rząd i naród polski złożyli już dowody zrozumienia ważności naszego morskiego odcinka życia gospodarczego.

Zdobyte krwią żołnierza Wybrzeże zagospodarujemy szybko i utrwalimy morską przyszłość Polski.



Z ćwiczeń naszych ścigaczy



JEDEN REJS...

„...Bo widzicie kolego, okręt — to nie jest tylko konstrukcja połączonych ze sobą blach pancernych, dźwigarów i wręg, na których ustawiono działa i oerlikony... Tak pojmować to może najwyżej jakiś szczur lądowy, którego sam wiatr od morza przyprawia już o ból głowy. Dla nas, marynarzy, okręt, to żywa istota. Głowę jej stanowi pomost nawigacyjny, płuca to kotły, serce — maszyna, a my — załoga, to tylko jej nerwy... Dusza?... Pytacie mnie kolego—o duszę?... Tak, oczywiście, — nasza przedziwna istota ma ją również... Słuchaliście łopotu biało - czerwonego skrawka materii, który powiewał na maszcie w czasie naszego rejsu?... Mówicie mi, że to była bandera?... Oczywiście, że tak... Nie mylicie się... Ja jednak dodam coś jeszcze... to była dusza naszego okrętu... Rozumiecie teraz?... Biało-czerwona jego dusza! Wierzcie słowom starego wilka morskiego, który już niejedną rzecz w życiu widział i zapomniał ile mil przepłynął „szmaragdowym gościńcem"...

Bosman M. przerwał na chwilę i zaciągnął się mocniej dymem papierosa. Siedzieliśmy w mesie popijając kawę i gawędząc. Był wieczór. Dywizjon nasz stał przycumowany u nadbrzeża portu w Świnoujściu.

Kiedy w pół godziny później wyszliśmy na pokład, port tonął w mroku. Lśniły tylko światła na okrętach i zakotwiczonych na redzie statkach. Od miasta dochodził gwar głosów i daleki, jakby roztapiający się w narastającej mgle, odgłos muzyki. Świnoujście obchodziło rocznicę Zwycięstwa.

Rejs nasz był zakończony...

Poprzedniego dnia, po południu, zespół trałowców wyszedł z Gdyni. Trasa była wtedy jeszcze tylko zamierzeniem. Ot, po prostu jeden rejs, maleńki wycinek z pracowitego żywota szaro - stalowego okręciku, którego ochrzczono mianem ORP „Kondor".



...Przez lornetkę przyglądam się rozrzuconym tu i tam wrakom...



...Omijamy zakotwiczone na redzie statki, mijamy latarnie morskie...



Woda staje się żółta i mętna... Wpływamy w ujście Odry...

*

Kiedy odbiliśmy od nadbrzeża portu wojennego, a potem wysunęliśmy się poza okaleczone falochrony, stałem tak długo na rufie, póki sylwetka Gdyni nie zatarła się w złocistej dali zachodu. Jeszcze na wodach Zatoki minął nas prom „Drottning Victoria", a pojawienie się na kursie naszego zespołu, wywabiło na pokład całą jego załogę i licznych pasażerów.

Ominęliśmy kosę Helu...

Przez lornetkę przyjrzałem się rozrzuconym tu i tam wrakom, zwłaszcza zaś jednemu, którego rozpaczliwie pochylone trzy kominy wyzierały z morza czarnymi czeluściami...

Gdynia leżała na horyzoncie, Hel przedemną, a cypel Rozewia jawił się na widnokręgu siną linią... i kiedyś to było już wszystko! Jakże śmiesznym i nienaturalnym tworem wydał mi się teraz nasz dawny dostęp do morza. „Czuliśmy się wtedy, jak pijany człowiek w wąskim i ciemnym korytarzu" — nazwał tę sytuację starszy bosman M., pamiętający czasy drewnianej Gdyni i pruskiej bezczelności w „wolnym" Gdańsku.

Zmieniamy kurs...

Sterujemy na zachód otwartym bezmiarem wód.

Już ani Helu, ani Rozewia nie widać, naokoło szumi tylko Bałtyk, bryzgając białą pianą z pod dziobu naszego trałowca. Zapada zmierzch.

W ciągu nocy wychodzę kilkakrotnie na pokład. Niebo jest pogodne, wieje jednak dość silny wiatr. Owinięci w płaszcze marynarze, czuwają przy sterach i światłach sygnałowych. Zgięty nad mapą, w kabinie nawigacyjnej, — oficer wachtowy, wykreśla kurs.

— Nie śpicie kolego?

— „Podziwiam urok nocy"...

— Hm... Jak uważacie... Jak na romantyzm trochę za chłodno...

— Czy można wiedzieć, gdzie się obecnie znajdujemy?

— Proszę bardzo. Jesteśmy mniej więcej na wysokości Ustki, ale to określenie bardzo ogólne, płyniemy bowiem cały czas kursem NNW.

Oglądam właśnie rozłożoną na stole nawigacyjnym mapę, kiedy sygnalista melduje o pojawieniu się na kursie świateł pozycyjnych nieznanej jakiejś jednostki. Wybiegamy za oficerem wachtowym na pomost nawigacyjny. Obcy statek mija nas powoli. Prawdopodobnie jest to „pasażer" wiozący repatriantów, tak w każdym razie sądzimy po galeriach świateł wzdłuż burty. Następnym napotkanym jest kuter rybacki. Przestraszony o los rozstawionych sieci — nieznany rybak, daje nam sygnały latarnią. Dostrzegamy słabe światełko boi znaczącej zasięg zagrody. Szerokim łukiem okrążamy sieci, życząc w duchu dzielnemu rybakowi obfitego połowu.

Szukanie nocnych wrażeń na pokładzie, sprawia, że przesypiam pobudkę. O godz. 11.00 spostrzegamy już kontury wyspy Wołyń. Wszystkie lornetki kierują się w stronę lądu. Przypomina mi się czytana niedawno „Saga o Jarlu Broniszu". Gdybyż można cofnąć się o tysiąc lat wstecz i napotkać nagle na kursie bojową łódź wendyjską z runicznym napisem na żaglu!...

Mijamy jeszcze kilka osmalonych trampów i wpływamy w nowe cmentarzysko wraków. Z lewej burty leży pancernik „Schlesien", który w r. 1939 brał udział w ataku na Hel, dalej rufa jakiegoś tankowca; z prawej burty sterczą kominy nieznanego okrętu wojennego i zardzewiały trup wielkiego okrętu szpitalnego „Berlin".

Woda staje się żółta i mętna... Wpływamy w ujście Odry...

Omijamy zakotwiczone na redzie statki, mijamy latarnie morskie, dźwigi, kutry, promy, i stalowo-szare kadłuby ścigaczy i trawlerów, na których łopocą biało-czerwone bandery... Na nadbrzeżu ruch... już i tam nas zauważono. Z narożnego budynku, na drugim piętrze, wychylona w dół z okna jakaś dziewczyna o jasnych włosach, wymachuje ku nam dłonią, a potem zaczyna przesyłać na odległość jeden za drugim — całusy, widocznie przeznaczając je po kolei dla wszystkich marynarzy...

Cumujemy u nadbrzeża...

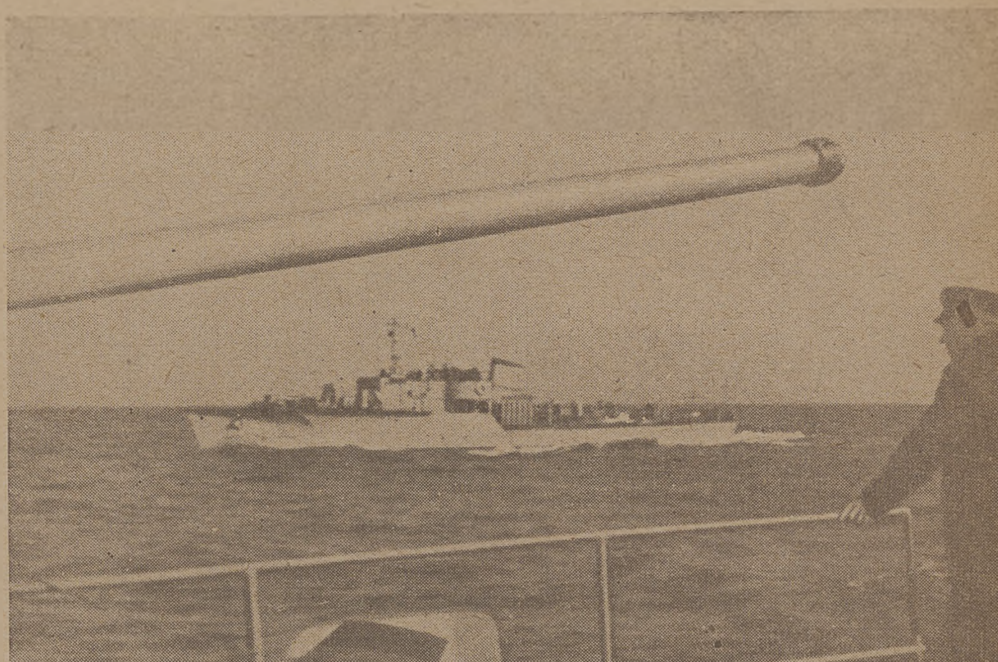
*

„Jeden rejs" się skończył. Nie było w nim nic nadzwyczajnego, żadnej niesamowitej przygody, ani nawet rzekomo przepowiedzianego przez stacje meteorologiczne sztormu. Jest wieczór... Na stojących nieopodal jednostkach wojennych dzwony pokładowe wybijają cztery podwójne uderzenia...

— Trzeba iść spać... — mruczy na wpół do siebie stojący obok mnie, oparty o reling starszy bosman... — Jesteśmy przecież w domu...

I właśnie to „w domu", wypowiedziane przez tego starego „wilka morskiego" wydaje mi się więcej niż symboliczne...

S. Sierecki.



„Jeden rejs, maleńki wycinek z pracowitego żywota szaro-stalowego okręciku...

MINA w sektorze X

Mój znajomy, porucznik marynarki M., który w czasie ostatniej wojny pływał w atlantyckich konwojach, twierdzi, że kiedy przed jakimś samotnym i nieuzbrojonym frachtowcem pojawi się peryskop okrętu podwodnego, najlepiej wtedy splunąć trzykrotnie przez burtę i powiedzieć pewne tajemnicze zaklęcie, wiadome tylko wtajemniczonym, — a okręt podwodny nie spostrzeże frachtowca. Wszyscy wiedzą, że to bajeczka dobra dla dzieci, ale zawsze liczyć można, że da się na nią nabrać jakiś „szczur lądowy" — i kto wie, może opisze ją w gazecie?... Jeśli jednak na kursie znalazłaby się mina, nie pomogą żadne „zaklęcia".

* * *

Zaczęło się zupełnie niewinnie. Odbywająca swe ćwiczenia szalupowe, drużyna chłopców z Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, kluczyła jak zwykle obok redłowskiej plaży i prawdopodobnie z zadowoleniem przyjęła krótką chwilę odpoczynku w wiosłowaniu. W tym właśnie momencie — przechylony przez burtę sternik, spostrzegł na dnie morskim jakiś ciemniejszy przedmiot. Ponieważ woda była przezroczysta, a morze w tym miejscu tylko cztery metry głębokie, dno widać było dość wyraźnie. Kamień — nie kamień?... Zaciekawieni chłopcy przechylili głowy nad wodę i nagle spostrzegli wystające z dziwnego przedmiotu kolce...

— Mina!...

Trzeba tutaj przyznać, że postąpili bardzo rozsądnie. Nie próbowali wiosłem „czy wybuchnie", ani nie marudzili długo, tylko powiosłowali do nabrzeża, dali znać do Dowództwa Marynarki, a miejsce gdzie zauważyli minę, oznaczyli pławą.

* * *

Znalazłem się na pokładzie motorówki, w charakterze korespondenta, czyli tak zwanego popularnie „piątego koła u wozu". Kiedy po przybyciu na miejsce, poprzez czterometrową toń wody dostrzegłem cielsko przyczajonej w mule niemieckiej miny, przypomniały mi się słowa porucznika M.

Wyłączyliśmy motor, spuściliśmy sondę, a potem akcja poszła już znacznie szybciej... Wsadzenie w nabój eksplodujący zapalnika i ostrożne spuszczenie na lince między niebezpieczne „kolce" miny. Lekki, niemiły dreszczyk... Zapuszczenie motoru, wyrwanie bezpiecznika i odbicie od pławy!... Mamy czasu 9 i pół minuty. Po tym czasie nastąpi eksplozja, która powinna rozsadzić minę. Zatrzymujemy się w bezpiecznej odległości, obserwując wybrzeże. Na plaży pusto...

Mijają minuty... Jeszcze dwie i pół... jeszcze jedna... jeszcze trzydzieści sekund...

...Nagle ku niebu wystrzela olbrzymi słup wody, a potem grzmi wybuch... Mina przestała istnieć!...

Zaklęcia wprawdzie nie pomogły, ale ładunek wybuchowy okazał się wystarczająco silny.



W ciemną noc, z 6 na 7 kwietnia 1940 roku, ruszył z ujścia Wezery i z portu wojennego Wilhelmshafen zespół niemieckich okrętów wojennych w kierunku Morza Północnego i Wysp Owczych, z pancernikami „Scharnhorst" i „Gneisenau" na czele. W skład zespołu wchodziło poza tym kilkanaście niszczycieli, z których dziesięć miało jako cel Narwik, pozostałe zaś stanowiły, jak głosił rozkaz „Oberkommando" — „załogę portu Drontheim". Do Narwiku płynęły: „G. Thiele", „B. v. Arnim", „W. Zenker", „E. Giese", „H. Kuenne", „E. Koellner", „D. v. Roeder", „A. Schmitt" i „W. Heidekampf". Na pokładzie każdego z nich jechały inwazyjne oddziały strzelców górskich. Oba pancerniki miały przeprowadzić zespoły do celu, udzielając ewentualnej ochrony i wsparcia artyleryjskiego w wypadku napotkania zespołów brytyjskich.

*

Najmniej spodziewali się Niemcy oporu floty i skutecznej działalności norweskiej artylerii nadbrzeżnej. Opór ten zaskoczył ich. Rozgorzały zacięte walki. Pod Horten stawił opór norweski stawiacz min, „Olaf Trygvasson", w Bergen tonął niemiecki krążownik „Koenigsberg", w Christiansund „Karlsruhe" a w Oslo-Fiordzie „Bluecher". Od pierwszego momentu walki jest jednak najgoręcej pod Narwikiem, gdzie stanęły do boju dwa krążowniki obrony wybrzeża: „Eiolsvold" i „Norge". Morska bitwa o Narwik rozpoczyna się wśród szalejącego w Ofot-Fiordzie sztormu i śnieżycy, co jeszcze bardziej utrudnia walkę Niemcom, oczekującym jak zbawienia przybycia frachtowca z paliwem. Pod huraganowym ogniem brytyjskiej artylerii wylatuje w powietrze pierwsza ofiara bitwy, niszczyciel „W. Heidekampf", a wkrótce w ślad za nim dwa następne: „A. Schmitt" i „D. v. Roeder". Tymczasem Niemcom przychodzą z pomocą nowe jednostki i zespół brytyjski musi się wycofać, pozostawiając na placu boju dwa niszczyciele: HMS „Hunter" i uszkodzony HMS „Hardy". Wychodzące z fiordu jednostki brytyjskie napotykają dążący do Narwiku transportowiec niemiecki „Rauenfels", oczekiwany z taką niecierpliwością przez Niem-



Zniszczone wskutek działań wojennych ulice Narwiku



ców. Wiezie on bowiem poza paliwem także amunicję, sprzęt pomocniczy, maszyny. Na odwrót lub obronę jest już jednak za późno. Salwa brytyjska pada na pokład, rozrywając burtę. Straszliwa eksplozja podrywa kadłub do góry, grzyb ciemnego dymu wykwita nad fiordem i nadzieje niemieckie toną wraz ze szczątkami „Rauenfels'a".



Wśród polskich mogił w Narwiku

Dwa niszczyciele z ocalałego okrętu - bazy „Jon Wellem" otrzymują skąpe racje paliwa i usiłują wyjść z portu na morze. Plan się jednak nie udaje. Fiord jest zablokowany przez eskadrę brytyjską z HMS „Warspite" na czele, z którego pokładu startuje w pobliżu wyspy Baroy jeden wodnopłatowiec. Wynikiem tego lotu bojowego jest zniszczenie w pobliżu Bjeskvik niemieckiego okrętu podwodnego oraz ustalenie dokładnego położenia jednostek wroga, co przyczyniło się z kolei do zatopienia czwartego w tej bitwie niszczyciela niemieckiego, storpedowanego przez HMS „Bedouin" i HMS „Eskimo".

*

16 kwietnia większość oddziałów lądowych armii norweskiej bądź uległa przemocy, bądź też schroniła się przed rozbiciem na terytorium Szwecji. Nieliczne odziały pozostały w walce aż do 10 czerwca rozpoczynając później działalność partyzancką. W tym to czasie na stokach górskich Ankenes lądują oddziały desantowe Sprzymierzonych, a wśród nich jednostki polskie i francuskie.

W służbie tej bierze czynny udział nasz ORP „Grom". Gdy z mgieł porannych ukazuje się jego sylwetka wszelki ruch we fiordzie zamiera. „Grom" czatuje. Najmniejszy ruch postaci w kolorze „feldgrau" lub ruch kolejki wywołuje natychmiast salwy jego artylerii. Niemcy skryci w okopach i rowach chylą z lękiem głowy.

— „Grom", ten polski „torpedokreuzer", jest przecież naładowany żądzą krwi". „Musicie bardzo uważać. Ten Polak ma znów dziś służbę i za byle ruchem strzela!" *)

Mijają dni. Nienawiść niemiecka do polskiego okrętu dochodzi do zenitu. Ściągnięte z głębi Norwegii niemieckie nurkowce rozpoczynają gwałtowne ataki na ORP „Grom". 4 maja jest ostatnim dniem jego istnienia. W czasie odpierania jednego z kilkudziesięciu ataków, trafiony bombami tonie.

Bitwa morska trwa nadal, przynosząc Niemcom prawdziwą klęskę. Pod ogniem HMS „Warspite" tonie w Herjangsfiordzie piąty niszczyciel niemiecki, a szósty z kolei, „E. Giese" tonie w Narwiku wśród innych jednostek handlowych.

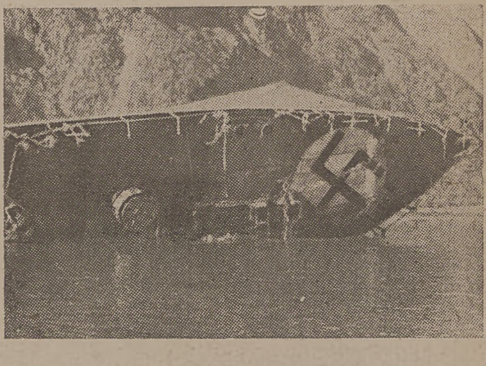
Resztki grupy niszczycieli chronią się do Rombakenfiordu, co staje się przyczyną ich ostatecznej zguby. Stąd już wyjścia nie ma, to też osłaniający odwrót „G. Thiele" ginie pod ogniem trzech jednostek brytyjskich: HMS „Eskimo", „Forester" i „Hero". Tonąc wysyła ostatnią torpedę, która trafia HMS „Eskimo". Skuteczne ataki torpedowe Brytyjczyków, topią ostatnie trzy okręty niemieckie.

Odnosząc chwilowy sukces w walkach lądowych, przegrali Niemcy poważną i kosztowną bitwę morską. Kiedy we fiordach Narwiku zapanował spokój, pozostało jednak tragiczne memento bitwy morskiej. Leżące we fiordzie wraki niemieckich okrętów przypominały im ich morską klęskę...

St. Woliński, ppor.

---

*) Słowa te są autentyczne patrz A. W. Heye: „Z 13" von Kiel bis Narvik str. 114.



Wrak niemieckiego niszczyciela w Rombakenfiordzie



RADZIECKIE lotnictwo morskie w walkach na Dalekim Wschodzie

Zapomniany front" — tak można było nazwać radzieckie wybrzeże Pacyfiku w latach drugiej wojny światowej. Gdy na zachodnich krańcach Związku Radzieckiego rozgrywała się zażarta walka, gdy ziemie Białorusi i Ukrainy znalazły się w ogniu bitew, a pancerne dywizje niemieckie przewalały się wszerz i wzdłuż Rosji, aż po Kaukaz i Wołgę, na Dalekim Wschodzie nad Amurem, na Kamczatce, na Sachalinie, stały bezczynnie, zdawałoby się potężne armie i zgrupowania floty radzieckiej. Tam na zachodzie ważyły się losy ZSRR i świata, a tu o dziesiątki tysięcy kilometrów na wschód od Europy, trwał głuchy męczący spokój. Setki tysięcy żołnierzy, tysiące marynarzy i lotników w nieustannym napięciu nadsłuchiwało odgłosów walk i wieści z zachodu. A na zachodzie były ciągle zmiany. Rwały się serca radzieckich żołnierzy, marynarzy i lotników do walki z niemieckim najeźdźcą. Tysiące raportów wpływało do Dowództwa z prośbą o przeniesienie na czynny front zachodni, ale rozkaz Głównodowodzącego marsz. Stalina brzmiał niezmiennie i stanowczo: trwać w pogotowiu bojowym na swych odcinkach!

W każdej chwili i tu na Dalekim Wschodzie, mogła rozpętać się zawierucha wojenna. Zdradziecka Japonia szła przecież w sojuszu z Niemcami i tylko ciężka sytuacja na froncie chińskim i południowym zmusiła



W Charbinie ludność serdecznie witała radzieckich marynarzy.

ją do zaniechania ataku na wschodnie połacie ZSRR. Sytuacja na tym odcinku była jednak stale napięta. Jasnym było, że pewnego dnia wybrzeże radzieckie Dalekiego Wschodu stanie się frontem czynnym. Nadzieje Japończyków na zajęcie Syberii, pielęgnowane troskliwie od lat przez klikę militarną, obrócone zostały w niwecz przez radzieckie siły zbrojne.

Tymczasem jednak, a były to lata 1941-44 — na radzieckim wybrzeżu Pacyfiku była cisza przed burzą. Armie radzieckie nie stały bezczynnie. Żołnierze trzymali straż nad granicą, marynarze strzegli wód przybrzeżnych, a lotnicy obserwowali ruchy Japończyków. Nie wystarczało stać na straży, trzeba było gotować się do walki. To też tuż za pierwszą linią umocnień granicznych, odbywały się dzień w dzień ćwiczenia bojowe. Powietrze drgało od warkotu motorów samolotowych, a wody Pacyfiku burzyły się za rufami manewrujących okrętów radzieckich. Wykorzystując doświadczenie swych kolegów z frontu zachodniego, żołnierze, marynarze i lotnicy radzieccy uczyli się nowych sposobów wojowania, przygotowywali się sumiennie do oczekujących ich bojów z Japończykami.

Dowództwo Radzieckich Sił Zbrojnych na Dalekim Wschodzie opracowywało plany uderzenia, biorąc pod uwagę wszystkie możliwości. Po dokładnym przestudiowaniu terenu przyszłych bitew, jasnym się stało, że w uderzeniu na Japończyków wielka rola przypadnie lotnictwu morskiemu, gdyż dla zadania szybkiego ciosu postanowiono wykonać skok na wyspy Kurylskie i Sachalin. Także dla operacji lądowych w Mandżurii dużą pomocą było by wsparcie morskiego lotnictwa. W tym wypadku miałoby ono za zadanie atakować morskie linie komunikacyjne japońskie między macierzystymi wyspami, a wybrzeżem Mandżurii. Przewidując z góry zadania lotnictwa morskiego, dowództwo radzieckie położyło główny nacisk na jego przygotowanie do akcji bojowych. Oprócz intensywnych ćwiczeń nad granicą, część załóg lotniczych została odesłana na front zachodni dla praktycznego zapoznania się z nowymi metodami walk lotniczych. Lotnicy z eskadr Dalekiego Wschodu brali udział w licznych bitwach powietrznych z Niemcami osiągając poważne sukcesy. Ze zdobytym w bojach doświadczeniem wracali oni następnie do swych macierzystych jednostek na Daleki Wschód i kierowali tu szkoleniem. Z każdym dniem zbliżającym wybuch wojny między ZSRR i Japonią wzrastała bojowa gotowość radzieckiego lotnictwa morskiego. Tak mijały lata, miesiące i tygodnie w oczekiwaniu na nieuniknioną i upragnioną chwilę. Trzeba było tylko iskry, by rozładować napięcie zapomnianego frontu...



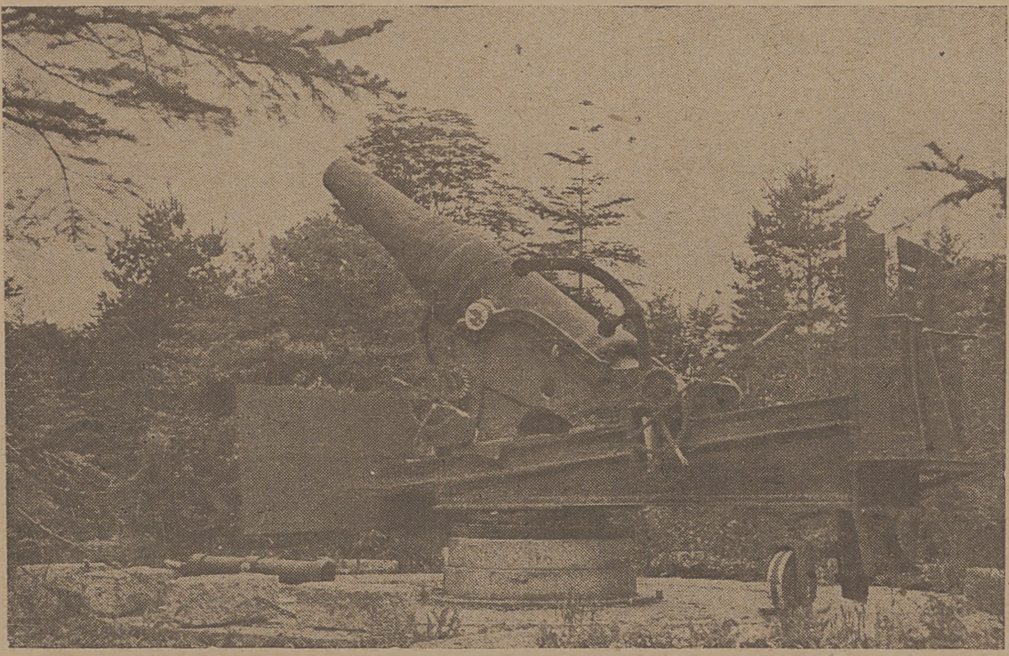
Marszałek Malinowski i Wasilewski w porcie Dairen.

Nadszedł wreszcie dzień 9 sierpnia. Zapomniany, martwy front — ożył i ruszył naprzód. Radio rozniosło wieść o wybuchu wojny radziecko - japońskiej.

Nie minęło półtory godziny od rozpoczęcia natarcia, gdy w akcji bojowej znalazły się już samoloty morskiego lotnictwa, współdziałające z Flotą Pacyfiku. Piętnaście minut po północy dowództwo grupy otrzymało rozkaz zniszczenia okrętów i magazynów w porcie zaopatrzeniowym Japończyków na mandżurskim wybrzeżu. W godzinę później, kilkanaście samolotów bombowych grupy wisiało już nad celem. Działając spokojnie, z zimną krwią, lotnicy radzieccy oświetlili port bombami oświetlającymi i następnie przystąpili do skrupulatnego niszczenia nakazanych obiektów. Ofiarą ich ataków bombowych padły stojące w przystani okręty i magazyny pełne broni przeznaczonej dla uderzenia na ZSRR. Nalot trwał około godziny i zadanie zostało wykonane w pełni. Grupa wracała do bazy we wspaniałym nastroju i co najważniejsze bez strat.



Radzieccy marynarze składają hołd obrońcom Port-Artura z 1904 roku.



Południowy Sachalin. Rosyjskie działo, które brało udział w wojnie rosyjsko-japońskiej. 1904—1905 r. Działo to jako relikwię zostawiono w jego ostatniej pozycji bojowej.

W tym samym czasie druga grupa lotnictwa morskiego rozprawiła się z innym portem, niszcząc punkty zaopatrzenia wojsk japońskich. Inne zespoły atakowały punkty oporu na wybrzeżu i węzły komunikacyjne. Dwie eskadry bombowców szturmowych „Iłów" atakując port Rasin zatopiły trzy statki handlowe i uszkodziły szereg innych na morzu. Przydały się doświadczenia z walk na froncie zachodnim z Niemcami. Przy małych stratach własnych lotnicy morscy zadawali Japończykom ciężkie ciosy. Każdy dzień ofensywy przynosił dalsze sukcesy lotnikom radzieckim. Szczególnie dobrymi wynikami wykazała się grupa majora Barbaszinowa. Stało się to możliwe dzięki wypracowaniu własnej taktyki ataku na nieprzyjacielskie okręty i stosowaniu nowej metody taktycznej, przez rozszerzenie manewru i rozproszenie ognia dział przeciwlotniczych nieprzyjaciela.



Radzieckie okręty w Port-Arturze.

14 statków transportowych, 1 duży niszczyciel, 1 tankowiec, 4 transporty kolejowe, 3 baterie przeciwlotnicze i szereg innych obiektów — oto wyniki zaledwie kilku wylotów. Rola lotnictwa morskiego nie ograniczała się jednak tylko do akcji na

Dokończenie na str. 12.

FLOTA SZWEDZKA

STEIFER M.

Zaprzyjaźniona z Polską Szwecja jest drugą (po Z. S. R. R.), co do wielkości i siły, potęgą morską na Bałtyku.

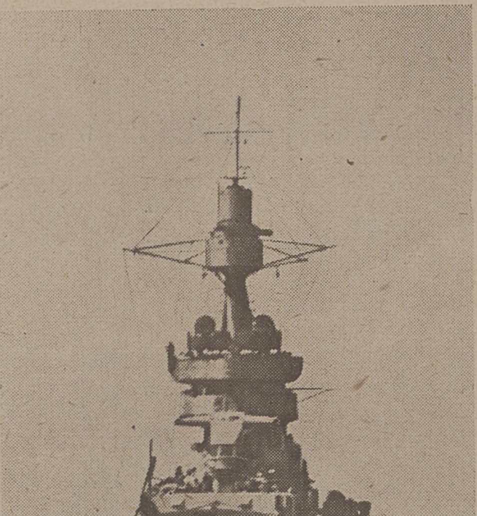
Kraj ten, nie prowadzący wojen od przeszło stu lat, i nastrojony wybitnie pacyfistycznie, posiada na tyle zdrowej myśli politycznej, że rozumie konieczność zapewnienia sobie bezpieczeństwa granic lądowych i przede wszystkim — morskich, przez stworzenie silnej marynarki wojennej. II wojna światowa, tocząc się w swych fragmentach w bliskości granic szwedzkich, niejednokrotnie zagrażała niebezpieczeństwem konfliktów i zatargów. Najsilniejszy też rozwój „Sveriges Flotta" datuje się od roku 1939. W ciągu sześciu lat wojny zbudowano 35 jednostek dużych i cały szereg pomocniczych, podwajając stan posiadanych okrętów. W skład szwedzkiej marynarki wchodzi właściwa flota bojowa i jednostki artylerii nabrzeżnej. Dowódcą Marynarki jest vice-adm. Helge Stroemback, któremu podlega sztab Marynarki wraz z szefem sztabu. Dowódcą Floty jest kontr-adm. S. Y. Ekstrand.

Flota bojowa, oparta na głównych bazach w Sztockholmie, Karlskronie i Goeteborgu, obejmuje: 3 pancerniki obrony wybrzeża, 4 krążowniki, 5 starych krążowników obrony wybrzeża, 29 niszczycieli, 26 okrętów podwodnych i liczne jednostki pomocnicze. Posiada ona na pokładach około 10.000 ludzi załóg (wraz z poborowymi), oraz wypiera łącznie 135.000 ton. Podstawową jej siłą stanowiły do wojny zastąpione obecnie przez jednostki lekkie pancerniki obrony wybrzeży. W t. zw. Kustflottan (Flocie obrony wybrzeży) są jeszcze w użyciu 3 pancerniki „Sverige" z 1915 roku, „Drottning Victoria" z 1917 i „Gustaf V" z 1918. Po kilku przebudowach, w latach 1926—39, ustaliły się dla nich ostatecznie następujące dane. Wyporność I-7275 t., II-7120 t., III-7080 t. Załoga 540 ludzi. Wymiary 121x18, 6x6,8 m. Artyleria główna 4 działa 283 mm w dwóch basztach podwójnych, po jednej na dziobie i rufie. Średnia 6 dz. — 152 mm po trzy pojedyńczo na obu burtach śródokręcia. Słaba obrona przeciwlotnicza obejmuje 4 dz. — 75 mm, 4 dz. — 40 mm, i 8 dz. — 25 mm. Stosunkowo silne opancerzenie, wynoszące dla burt 76 — 203 mm, pokładu 41—45 mm, i artylerii 125—203 mm, w połączeniu z niezłą szybkością 22,5 węzłów czyni z tych okrętów, jednostki dobre i zdolne do skutecznej obrony powierzonych sobie brzegów ojczystych.

W grupie jednostek lekkich wybijają się na czoło dwa świeżo ukończone lekkie krążowniki „Tre Kronor" i „Goeta Lejon" budowane przez 30 miesięcy, od roku 1943 do 46.

Skonstruowane podczas wojny, na podstawie najnowszych doświadczeń, i wykonane przez doskonały szwedzki przemysł okrętowy, są b. dobrymi jednostkami o ciekawej charakterystyce. Uzbrojenie główne: 7 dz.-152 mm przeciwlotnicze, kilkadziesiąt 40 i 25 mm, rozmieszczonych w sposób dający najlepsze możliwości do zwalczania samolotów nurkujących i torpedowych. 6 WTR*)-533 mm, wyrzutnie bomb głębinowych oraz tory minowe zapewniają okrętom wszechstronność i uzupełniają wyposażenie bojowe. Wyporność 7.500 ton umożliwiła połączenie silnego opancerzenia (burty 75—127 mm) z dużą szybkością, wynoszącą na próbach ponad 38 węzłów, przy mocy maszyn 100.000 KM. Załoga liczy 580 ludzi. Z pozostałych 7 posiadanych przez Szwecję krążowników, jedynie dwa „Gotland" i „Aelvsnabben", mogą być brane pod uwagę, jako pełnowartościowe jednostki bojowe. Inne zaś, jak „Fylgia" o 4240 t. z 1905 roku i krążowniki obrony wybrzeży „Oskar II", Manlighetten", „Tapperhetten" oraz „Aeran", mają na karku już po pół wieku i nadają się jedynie na złom. Są też istotnie skreślane z list i zastępowane jednostkami nowymi (klasa „Tre Kronor" i zamówione dwa krążowniki torpedowe po 3500 t.).

Wspomniany wyżej „Gotland" budowany jako krążownik lotniczo-minowy, został spuszczony na wodę w stoczni Goetaverken, po prawie sześciu latach budowy, 14. IX. 1933 r. Przy wyporności 4775 ton osiąga szybkość 27,5 węzła. Artyleria główna, obejmująca 6 dz. — 152 mm, miała przed przebudową ogień dwóch rufowych dział, silnie ograniczony przez dźwig, katapultę, oraz hangar wodnosamolotów, których okręt mógł zabrać do 11 sztuk. Od samego początku budowy „Gotlanda" fachowe koła okrętowców odnosiły się ze



Szwedzki pancernik obrony Wybrzeża „Gustaw V"

sceptycyzmem do uniwersalności okrętu (miny, samoloty, działa, torpedy) wskazując słabe strony jego konstrukcji (słabe opancerzenie i mała szybkość, słaba opl.) to też gdy doświadczenia wojenne potwierdziły ten sceptycyzm, dokonana w roku 1944 przebudowa wzmocniła opl. do 4 dz. — 75 mm i kilkudziesięciu 40 i 20 mm pozostawiła WTR (6—533 mm) i tory minowe. zniosła hangar, dźwig i katapultę przez co dwa rufowe działa art. głównej (obejmującej nadal 6 dz. — 152 mm) otrzymały lepsze możliwości prowadzenia ognia a na uzyskanych 40 metrach pokładu ustawiono działa pl. Obecnie „Gotland" jest określony jako krążownik przeciw-lotniczy.

„Aelvsnabben" krążownik minowy, wodowany 19 stycznia 1943 r. (po trzech miesiącach budowy) posiada następującą charakterystykę: 3750 t. wyporność artyleria główna 4 dz. — 152 mm, plotnicza — liczne działa 40 i 20 mm. Załoga 255 ludzi. Co do ilości min i szybkości brak danych.

„Aelvsnabben", przypominający swoją sylwetą bardziej statek handlowy niż okręt wojenny, służy również jako okręt - baza dla okrętów podwodnych i trałowców min oraz okręt szkolny.

Następne po krążownikach w szeregu jednostek lekkich, niszczyciele i torpedowce, są w klasyfikacji szwedzkiej ujęte w jedną klasę i nazwane „Jagare" (myśliwce). Ta szwedzka klasa niszczycieli jest nowoczesnym i silnym zespołem, liczącym 29 jednostek, z których można wyróżnić 3 grupy: wielkich, średnich i małych niszczycieli.

Z wielkich, to ostatnio wykończone „Oeland" i „Uppland" o wyporności 1800 t. uzbrojone w 4 dz. — 120 mm, 7—40 mm pl. i 8—20 mm pl., oraz 6 WTR — 533 mm. Załoga 210. Szybkość 39 w. (Projektowana jest budowa dwóch dalszych). Typ średniego niszczyciela jest najliczniej reprezentowany (15 jedn.), jako najpraktyczniejszy w użyciu, na tak ciasnym basenie jak Bałtyk. Wyróżniamy tu klasę „Miasta": „Goeteborg", „Stockholm", „Malmoe", „Norrkoepping", „Karlskroną" i „Gaevle" budowane między 1933—40 r. wypierają one po 1040 t. Uzbrojenie 3 dz. — 120 mm, 6 dz. — 25 mm pl., 6 WTR — 533 mm i 2 WBG*). Załoga 131 l. Maszyny-turbiny de Laval o 32000 KM dają 39 w. („Malmoe" na próbach osiągnął 42 w.) „Goeteborg", który zatonął we wrześniu 1941, podczas eksplozji, po wydobyciu i przebudowaniu ma mieć obecnie oryginalną szybkość (niestety nieznaną).

Następnie poprawienie tej klasy to: „Visby", „Sundsvall", „Haelsingborg", „Kalmar" o 1135 tonach, 3 dz. — 120 mm, 6 dz. — 40 mm pl., 4 dz. — 20 mm pl., 6 WTR — 533 mm i 2 WBG. Załoga 140 l.

*) WTR — Wyrzutnie torpedowe.
*) WBG — wyrzutnie bomb głębinowych.

(Dokończenie w następnym numerze)

Hitler i Raeder

a bitwa koło WYSP NIEDŹWIEDZICH

Mgr. B. Krzywiec w bardzo ciekawym artykule „Jedna mała bitwa morska" (podtytuł „Kulisy dymisji w. admirała Raedera") zam. w „II Kurierze Polskim" z 6. III. 47 pisze o mało znanej bitwie, zakończonej wspaniałym sukcesem brytyjskim w walce z dużo silniejszą eskadrą niemiecką. Bitwa ta — przyrównana zupełnie słusznie do dwóch innych, bardziej znanych: bitwy na północ od Syrty, 22 marca 1942 (którą opiewa Forrester w swej pięknej książce „The Ship") i bitwy krążowników „Burnetta" z „Scharnhorstem", 25 grudnia 1943 r. — stoczona między ochraniającymi konwój 4-ma niszczycielami a ciężkimi krążownikami „Luetzow" i „Admiral Hipper", płynącymi w asyście również kilku niszczycieli, przyniosła obu stronom stratę jednego niszczyciela. Dowodzone przez komandora Sherbrooke niszczyciele brytyjskie mimo czterokrotnych ataków niemieckich, nie tylko odparły wszystkie ataki, ale z kolei same ruszyły do ataku, zakończonego uchyleniem się Niemców od walki. W międzyczasie nadpłynęły brytyjskie krążowniki i Niemcy wycofali się z pola bitwy. Komandor Sherbrooke otrzymał za tę bitwę Victoria Cross.

W dalszym ciągu artykułu mgr. Krzywiec powtarza za kontradmirałem Thursfieldem („Shipbuilding and Siping Record" z 13. II. 47 r.) okoliczności towarzyszące dymisji Raedera, która nastąpiła okrągło w miesiąc po bitwie koło Wysp Niedźwiedzich, 31 stycznia 1943 r. „Jakim sposobem marynarka brytyjska może pływać po wodach Morza Śródziemnego nic sobie nie robiąc z marynarki włoskiej oraz lotnictwa państw osi?" — w tym pytaniu streszczał się główny zarzut stawiany przez Hitlera dowództwu „Kriegsmarine", kiedy wydelegowało swego przedstawiciela, adm. Krancke, by wyjaśnić trudności współpracy floty niemieckiej z głównodowodzącym „Południa", marszałkiem Kesselringiem. Na dalszy zarzut Hitlera, że niemieckie jednostki wojenne bazujące w norweskich fiordach są „równie bezużyteczne, jakby były złomem żelaznym" — wyjawił Krancke swój atut: „w tej właśnie chwili krążowniki niemieckie szykują się do ataku na konwój, wykryty przez okręty podwodne w okolicy Nordkapu". Hitler zażądał wszystkich raportów i rzeczywiście otrzymał dwa, jeden — 10,30 w dniu 31 grudnia — mówiący o nawiązaniu kontaktu z nieprzyjacielem i drugi — w południe tegoż dnia — że „czerwona łuna" zauważona przez „U-Booty" każe przypuszczać o udanym ataku.

Następny przyszedł dopiero nazajutrz pod wieczór, podczas gdy angielski komunikat nadany został poprzedniej nocy. Wynik bitwy jest wiadomy — u Hitlera wywołał on (podobnie zresztą działał na niego długotrwały brak raportów), paroksyzm wściekłości. Przed samym otrzymaniem raportu wydał „swoją nieodwołalną decyzję zlikwidowania wszystkich okrętów nawodnych i znalezienia lepszego zastosowania dla ich załóg oraz doskonałej ich broni" i decyzję tę potwierdził po raporcie, mówiącym, jak oba ciężkie krążowniki po uszkodzeniu szeregu okrętów brytyjskich musiały się wycofać.

Raeder, wezwany aby osobiście przyjął decyzję Hitlera, zjawił się z memorandum, mającym za cel nakłonienie Hitlera do zmiany decyzji, co się nie powiodło, gdyż Hitler decyzję zlikwidowania „pancernych sił nawodnych" potwierdził.

Na tym kończy mgr Krzywiec relację Thursfielda, dodając, że „w ten sposób, zupełnie nieoczekiwanie, angielski komandor porucznik Sherbrooke i jego waleczny zespół zdymisjonował niemieckiego wielkiego admirała Raedera i ostatecznie przekreślił aspiracje „wielkoflotowe" państwa Hitlera".

Można się zgodzić, że Sherbrooke „zdymisjonował" Raedera, choć ten twierdzi przeciwnie, że to nie Hitler jego, a on sam podał się do dymisji. Trudniej natomiast zgodzić się z rzekomą ostateczną decyzją Hitlera zlikwidowania pancernych sił nawodnych — o czym trzy razy pisze Thursfield.

Po kolei. Sprawa dymisji Raedera. Pozwólmy Raederowi wypowiedzieć się na ten temat, zwłaszcza, że wypowiedź ta naświetla także sprawę drugą — niemieckiej floty pancernej — potwierdzając wszystko co Thursfield mówi o stosunku Hitlera do floty, za wyjątkiem rzekomej decyzji zlikwidowania jej.

„Od początku 1939 roku — mówił Raeder w Norymberdze (cytowane za A. Vulliez „Les proces des amiraux allemands" — Revue Maritime, Aout 1946) — starałem się zrezygnować z mych stanowisk i od tego czasu nasze stosunki nie przestały się pogarszać. Każdorazowo, gdy który z mych okrętów nie odniósł sukcesu, następowały coraz bardziej gwałtowne sceny. Gdy jaki duży okręt był na morzu, Hitler „przestawał żyć". (Podobnie i Thursfield cytuje słowa adm. Krancke: „Wiem, że nie może Hitler zaznać ani chwili snu, kiedy okręty nasze są w akcji"). Koniec „Grafa Spee" i koniec „Bismarcka" były dla niego niezmiernie przykre. Widział w tym ogromną stratę prestiżu i na mnie zrzucał odpowiedzialność za to. Także z okazji incydentu z konwojem do Murmańska, kiedy moje krążowniki musiały zaprzestać ataku z powodu złej widzialności (mowa tu o bitwie koło Wysp Niedźwiedzich — przyp. J. P.), wpadł w gwałtowny gniew, ośmieszając wobec mnie wszystko, co zrobiła marynarka.

Wybrałem wtedy ten moment na ponowne zaoferowanie swej dymisji. Hitler rozpoczął protestować mówiąc, że sytuacja jest poważna i że już odprawił wielu generałów... Następnie, kiedy zaproponowałem przyjęcie honorowego stanowiska, ustąpił przychylając się do mych wywodów".

Nawet zresztą gdyby było tak, jak powiedział Raeder, można się zgodzić, że Sherbrooke był „powodem" dymisji Raedera w tym sensie, że bitwa koło wysp Niedźwiedzich wywołała rozdźwięk między Hitlerem i Raederem i dała temu ostatniemu pretekst do złożenia dymisji. A decyzja Hitlera zlikwidowania floty nawodnej? Ani słowa o niej w wywodach Raedera. A przecież właśnie w tej „ostatecznej" rozmowie z Raederem miał mu to zakomunikować. Gdyby tak się stało, nie ulega najmniejszej wątpliwości, że Raeder, przedstawiając w Norymberdze stosunki swe z Hitlerem w czarnych kolorach, nie omieszkałby wykorzystać tego atutu, świadczącego jak bardzo był Hitler z floty nawodnej, a więc i z Raedera, jako jej najwyższego dowódcy, niezadowolony.

Nie mówią więc o rzekomej decyzji zlikwidowania floty nawodnej zeznania Raedera. Nie jest to wprawdzie żaden dowód za, ani przeciw. Dowodem jest jednak stan faktyczny po „nieodwołalnej" — jak pisze Thursfield — decyzji. Nie została ona ani w jednym calu przeprowadzona. Pancernik „Tirpitz" w dalszym ciągu naprawiano i przystosowywano do akcji, po uszkodzeniach, jakich doznał od torpedy okrętu podwodnego komandora Łunina, w lipcu 1942 r. Inne duże okręty, jak „Scharnhorst", „Luetzow", „Admiral Scheer", „Admiral Hipper", „Prinz Eugen" i mniejsze jednostki nadal bazowały we fiordach norweskich i raz po raz urządzały nieśmiałe próby wypadów. Sukcesów żadnych nie odniosły, ale sama ich obecność wiązała siły brytyjskie i była stałą groźbą, mieczem Damoklesa wiszącym nad płynącymi do Rosji konwojami. Jednym większym wypadem była „akcja" na Szpicbergen, walka z „wiatrakami", w której wziął udział naprawiony już „Tirpitz", „Scharnhorst" i „Luetzow". Drugi był chyba ostatnim oceanicznym wypadem okrętu pancernego i zakończony został klęską: zatopieniem „Scharnhorsta". Od tego czasu przestali się pokazywać na oceanach pancerni korsarze i może dopiero wtedy skończyły się „aspiracje wielkoflotowe". Musiały się zresztą skończyć, skoro nie było ani jednego dużego pancernika do dyspozycji, gdyż „Gneisenau" kurował się w Gdyni, a storpedowany w międzyczasie przez brytyjskie liliputnie okręty podwodne „Tirpitz", leżał unieruchomiony we fiordzie Alten. Mimo tego potencjalnie istniało niebezpieczeństwo niemieckich korsarzy nawodnych dla konwojów białomorskich. Dopiero w końcu marca 1944 widząc bezczynność niemiecką dowództwo Home Fleet zdecydowało się odesłać najsilniejszy „swój" pancernik, „Richelieu", na ważniejszy teren operacyjny: Ocean Indyjski. Niemcy zaś wycofali swe siły do południowej Norwegii, cieśnin duńskich i na Bałtyk. I tam ciężkie i lekkie krążowniki działały do końca wojny. Niszczyciele natomiast walczyły w Zatoce Biskajskiej i u wybrzeży francuskich (bitwa pod Ushant z polsko-brytyjskim zespołem).

Nie Hitler więc zlikwidował pancerną flotę niemiecką. Zrobili to częściowo Alianci, resztki dotrwały końca wojny, kiedy zginęły w toku ostatnich działań, bądź to od bomb alianckich, bądź przez samozatopienie. A warto pamiętać, że załogi 10 największych niemieckich okrętów (2 pancerniki, 4 krążowniki ciężkie i 4 lekkie) wynosiły w 1944 r., a więc już wtedy kiedy Niemcy nie mieli nic do powiedzenia na morzu, ponad 8 tys. ludzi — ileż mogło być z nich nowych załóg dla okrętów podwodnych?

I dlatego trudno zgodzić się ze zdaniem kontr-admirała Thursfielda, że na skutek niepowodzenia w bitwie koło Wysp Niedźwiedzich, Hitler powziął ostateczną decyzję zlikwidowania pancernych sił nawodnych. Nawet gdyby ją powziął, nic nie wskazuje na to, że zaczął ją wprowadzać w czyn. Zostawił to Aliantom.

Jerzy Pertek.



21-go maja 1941 roku — brytyjska admiralicja została zaskoczona sensacyjnym meldunkiem jednego z lotników, patrolujących obszar morski, u wybrzeży norweskich. Meldunek ten donosił o zauważeniu zespołu niemieckich okrętów wojennych, płynących kursem na NW. Według potwierdzonych później, przez innych lotników, — danych, w skład eskadry wchodził jeden okręt liniowy i ciężki krążownik.

Decyzja admiralicji mogła być tylko jedna: dopaść nieprzyjaciela, rozpocząć z nim walkę i zniszczyć...

Dla dozorowania Cieśniny Duńskiej, ku której kierowali się Niemcy, — wyznaczony został ciężki krążownik „Norfolk” — pod dowództwem komandora Phillipsa, z kontradmirałem Wake-Walkerem na pokładzie i krążownik „Suffolk”, którym dowodził komandor Ellis.

23-go maja wieczorem, o godz. 20,15 spostrzeżono z „Norfolka” eskadrę niemiecką, oddaloną o 50 mil morskich na zachód od Cap Nord na Islandii.

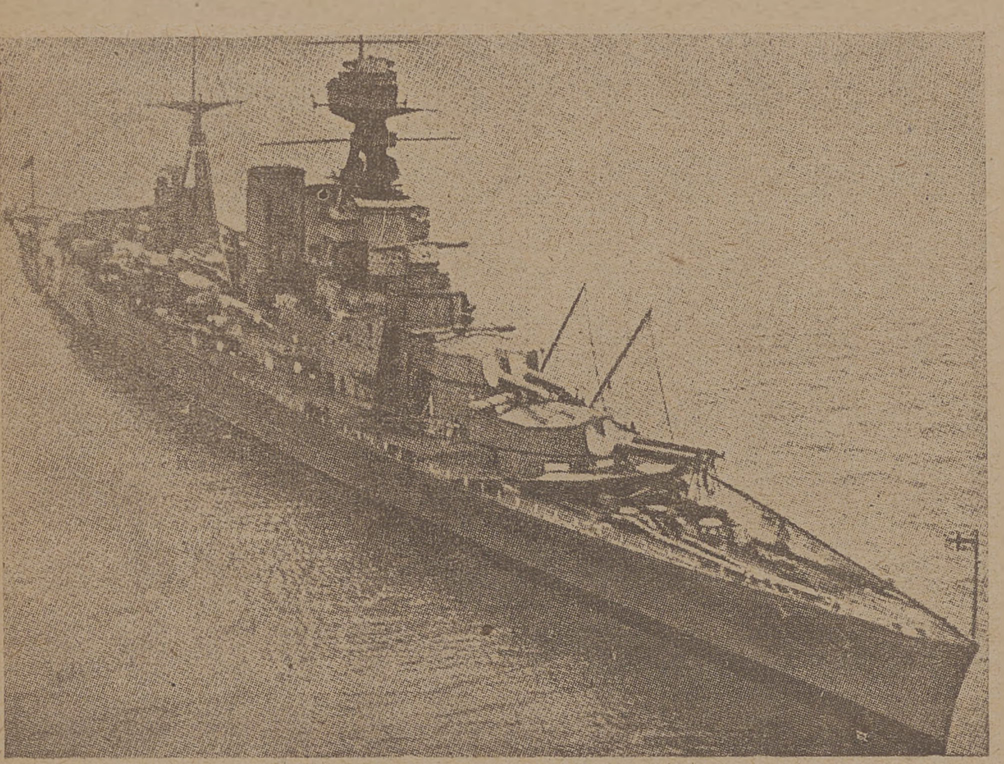
Ponieważ zespół brytyjski był za słaby aby samodzielnie zaatakować nieprzyjaciela, do pomocy wezwany został zespół okrętów wiceadmirała Hollanda, w skład którego wchodził krążownik liniowy „Hood” pod dowództwem komandora Kerra i „Prince of Wales”. Grupa wiceadmirała Hollanda, kierując się według radiowych depesz „Norfolka”, o świcie 24-go maja znalazła się na przeciw zespołu nieprzyjaciela, oddalonego o 270 mil morskich od Reykjanesu.

Niemcy płynęli szykiem torowym. Na czole znajdował się ciężki krążownik „Prinz Eugen”, a za nim okręt liniowy „Bismarck”. Obydwa te okręty spuszczone zostały na wodę podczas wojny i stanowić miały szczyt nowoczesnej techniki. Prawdopodobnie Niemcy pierwsi spostrzegli Anglików, lecz pierwsza salwa padła jednak z jednostek brytyjskich. W odpowiedzi zagrzmiały działa niemieckie. Dym wystrzałów osnuł okręty, które strzelały pełną burtą z wszystkich dział. Podczas kiedy salwy angielskie koncentrowały się na „Bismarcku” — Niemcy swój ogień skierowali wyłącznie na „Hooda”. W pewnym momencie ponad pokład brytyjskiego okrętu admiralskiego — wzbiła się czarna chmura dymu, a za nią olbrzymi gejzer płomienia. „Hood” został trafiony w komorę amunicyjną. Po pierwszej, nastąpiło jeszcze kilka eksplozyj — i krążownik angielski cały czas spowity w chmurze dymu — pogrążył się w morze... „Prince of Wales” zmienił kurs i wycofał się z walki...

Była godzina 5.09 — cała bitwa trwała zaledwie 24 minuty. Wymiana strzałów nastąpiła na odległość od 208 do 186 hektometrów, czyli 20 do 18 km. Z 1341 ludzi załogi „Hooda” zdołało się uratować zaledwie 3! Na „Prince of Wales” było 13 zabitych i 9 rannych. Okręty niemieckie nie troszcząc się o los rozbitków popłynęły dalej. „Bismarck” wyniósł z bitwy ciężkie uszkodzenia, które ograniczyły jego szybkość, a ponadto przedziurawione miał zbiorniki ropowe, pozostawiając na wodzie tłusty ślad, bardzo dobrze widoczny z samolotów.

Na wiadomość o bitwie w Cieśninie Duńskiej, z zatoki Scapa Flow wyszła na morze reszta Home Fleet, pod dowództwem admirała sir Johna Cronyn-Tovey (pancernik „King Georg V” i lotniskowiec „Victorious” z 45 samolotami na pokładzie). W tym samym czasie z Gibraltaru wypłynęła — kierując się na północ — grupa admirała sir Jamesa F. Sommerville („Renown”, „Sheffield” i lotniskowiec „Ark Royal”). Pełniące służbę w konwojach kanadyjskich — pancerniki „Rodney” i „Ramilles” — otrzymały rozkaz wzięcia udziału w akcji przeciw eskadrze niemieckiej. Rozkaz admiralicji brzmiał wciąż bez zmiany: „dopaść, rozpocząć walkę i zniszczyć!”...

Tymczasem za uciekającą grupą niemiecką posuwał się zespół brytyjski, stanowiący resztę sił z bitwy w Cieśninie Duńskiej. Były to „Prince of Wales”, „Norfolk” i „Suffolk”. „Bis-



Brytyjski krążownik liniowy „Hood”.

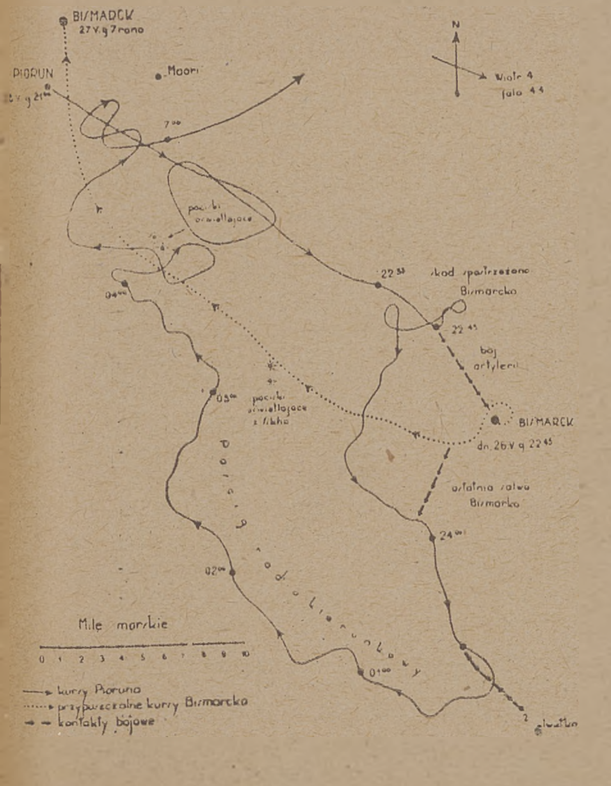
marck" jednak wciąż tracił na szybkości... 24-go maja zespół niemiecki rozdzielił się. — „Bismarck" obrał najkrótszą drogę do portów francuskich, „Prinz Eugen" skierował się na Atlantyk dla prowadzenia indywidualnych operacyj korsarskich....

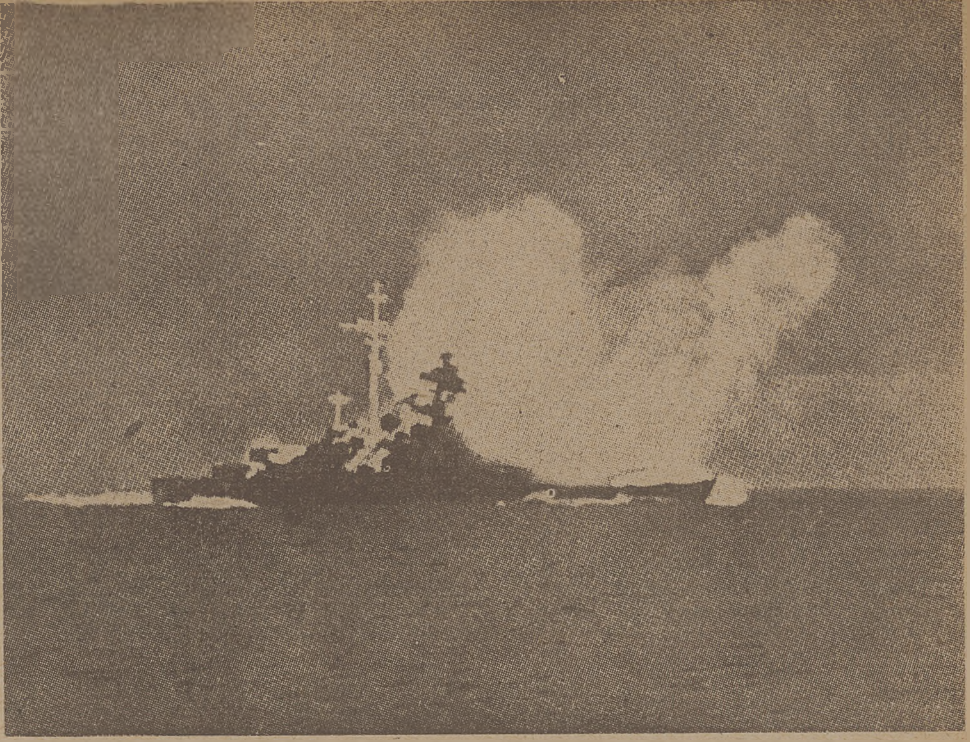
W nocy o godz. 0.02 „Bismarck" został po raz pierwszy zaatakowany przez samoloty torpedowe F. A. A. (Fleet - Air-Arm) typu „Swordfish", startujące z pokładu „Victorious'a". Rzuconych zostało kilkanaście torped, z których — według relacyj niemieckich — trafiła jedna.

25-go nastąpiło spotkanie gibraltarskiej eskadry z krążownikiem „Prinz Eugen". Po gwałtownej wymianie strzałów — okręty zagubiły się we mgle.

Tymczasem ślad „Bismarcka" został stracony, a odkryły go ponownie samoloty Coastal Command RAF. 550 mil morskich od Cap Landsend. Ze wszystkich stron płyną ku niemu teraz okręty brytyjskie, są jednak jeszcze daleko. Aby nie stracić tropu niemieckiego okrętu, admiralicja wysyła za nim lekki krążownik „Sheffield". O świcie 27-go maja niemiecki okręt może znaleźć się już w zasięgu działania niemieckiego lotnictwa, trzeba więc koniecznie zatrzymać go do nadejścia głównych sił brytyjskich...

Po południu 26-go maja startuje pierwsza grupa samolotów torpedowych, z pokładu lotniskowca „Ark Royal". W dwadzieścia minut później wylatuje w ślad za pierwszą — następna... Kieruje nimi przez radio krążownik „Sheffield", trzymający się stale na kursie „Bismarcka". Między godziną 20,30, a 21,15 trwa atak samolotów. Liniowiec niemiecki otrzymuje dwie torpedy — jedną w śródokręcie i jedną w rufę, która niszczy mu urządzenia sterowe.





„Bismarck" w ogniu brytyjskich dział.

Ten ostatni cios decyduje właściwie o losie „Bismarcka", który jest już niezdolny do manewrowania. Utrzymanie kursu, za pomocą uszkodzonych śrub, okazuje się bardzo utrudnione; próby naprawy steru zawodzą...

Zapada ciemna i burzliwa noc...

Wtedy to zdarzyło się owo najbardziej interesujące dla nas i kilkakrotnie opisywane spotkanie ORP „Pioruna" z „Bismarckiem". Stracony po „Bismarcku" ślad zostaje odnaleziony dzięki polskiemu niszczycielowi, który nie waha się otworzyć ognia swoich dział, chociaż w rzeczywistości nie mogą one wyrządzić na niemieckim pancerniku żadnych szkód. Przeciwnie, jedna salwa „Bismarcka" zdolna jest zmieść z powierzchni oceanu śmiałego niszczyciela. Ale salwa w rzeczywistości grzmi... a „Piorun" płynie nadal — alarmując jednocześnie brytyjskie jednostki. Obok niego zjawiają się niszczyciele „Cossack", „Maori", „Sikh" i „Zulu", którym admirał sir John Cronyn - Tovey rozkazał przeprowadzić atak torpedowy na niemiecki pancernik...

Świt 27-go maja jest równie burzliwy jak noc. Wiatr osiąga siłę 8—9, a przez pokłady okrętów przewalają się góry wodne. Spokojnie badają sygnaliści horyzont w poszukiwaniu niemieckiego okrętu. Wszyscy są już pewni, że „Bismarck" im nie ujdzie... O godzinie 9-ej rano admirał Cronyn-Tovey daje sygnał ataku.

Okręty oddalone są tylko o 400 kilometrów od Brestu...

Z mgły wylania się potężna sylwetka „Bismarcka". Dalmierzyści podają odległość — 160 hm. Admirał zezwala otworzyć ogień. Pierwszy oddaje salwę „King Georg V", następnie zaraz po nim — „Rodney". Wiatr wieje z północy, Anglicy zaś płyną kursem południowym. Dym ich własnych salw zasłania im horyzont, widoczność przy tym jest zła... Stojący w centrali dowódcy admirał nakazuje podejść jeszcze bliżej do nieprzyjaciela. Okręty oddalone są teraz o niecałe 100 hm. Obok okrętów brytyjskich wytryskują gejzery wodne. „Bismarck" strzela salwami z wszystkich swoich dział, ale okazuje się, że angielskie pociski są celniejsze. Trafiają one w nadbudówki, wieże i pomosty. Osiemnasta salwa pancernika "King Georg V" niszczy zupełnie przednie wieże działowe i przerywa połączenia artyleryjskie. W okolicy, gdzie kiedyś mieścił się pomost dowódcy, wybucha pożar, a płomienie widoczne są z okrętów Royal Navy. Niemiecki okręt chyli się na lewą burtę.

Do bitwy przyłącza się teraz ciężki krążownik „Norfolk" a za nim „Dorsetshire". „Bismarck" strzela chwilę jeszcze, ale po ataku torpedowym „Dorsetshire" — milknie... Jedna z torped trafia go w śródokręcie. Z morza wytryska olbrzymia fontanna wody, „Bismarck" chyli się dalej na burtę, unosząc jednocześnie w górę swój dziób i tonie... Jest godzina 11,01...

Sierawa.

BÓJ o Wyspy Salomona



Jedną z najciekawszych operacji wojenno - morskich drugiej wojny światowej jest amerykańska inwazja na niewielki archipelag wyspiarski, zwany grupą Salomona, na północny wschód od Australii. Szczegółowa analiza dostarczy wiele ciekawych spostrzeżeń nie tylko natury strategiczno - taktycznej, ale dotyczących osiągnięć praktycznych w zakresie budownictwa okrętowego.

Dlaczego wybrano właśnie Salomony jako punkt wyjściowy do przeciwnatarcia? Przyczyny były złożone i różnorodnego charakteru. Najpierw chodziło o powstrzymanie japońskich zakusów inwazyjnych w stosunku do Australii, przez uderzenie na bazy wypadowe przeciwnika. Dalej lądowanie na powyższym archipelagu odcinało praktycznie japońską grupę operującą, w kierunku na port Moresby na Nowej Gwinei. Wreszcie zamierzano wykorzystać poszczególne wysepki jako „nieruchome lotniskowce", które by osłoniły działania amerykańskiej floty wojennej na południowym Pacyfiku. Aktualny stan pływających lotniskowców U. S. A. przedstawiał się niezbyt różowo, wobec strat i pozostawania nowych budowli jeszcze na stoczniach, względnie na próbach mechanizmów i załogi.

Amerykanie celowo ograniczyli rozmiary swojego pierwszego desantu ofensywnego. Chcieli bowiem wciągnąć w rejon wysp Salomona większe zespoły japońskich sił morskich i powietrznych, aby je stopniowo niszczyć i w ten sposób ułatwić sobie główną ofensywę na metropolię przeciwnika.

Wszystkie te plany i przewidywania wystudiowane z uwzględnieniem psychiki „Prusaków Azji" okazały się trafne i celowe.

Przebieg walk amfibialnych, które rozpoczęły się z początkiem sierpnia 1942 a przeciągnęły się prawie do końca następnego roku, jest bardzo żywy, a niekiedy nawet emocjonujący.

W godzinach porannych dnia 7 sierpnia japoński wywiad powietrzny stwierdził zespół floty złożony z szeregu szybkich transportowców, którym towarzyszyły niszczyciele, lekkie i ciężkie krążowniki typu „waszyngtońskiego". W dalszym promieniu znajdował się lotniskowiec, który natychmiast wysłał silne eskadry myśliwców.

Była to grupa inwazyjna amerykańsko - australijska pod dowództwem wiceadmirała Ghormleya. Zbliżyła się ona do wysepki Florida, gdzie bombowce zaatakowały natychmiast lotniska wokół Tulagi, a następnie nastąpiło samo lądowanie wojsk marynarki.

Sprzymierzeni osiągnęli sukces wstępny wobec zaskoczenia i braku tutaj poważniejszych sił morskich. Jedynie samoloty torpedowe i bombowce z baz lądowych nadlatywały ustawicznie na jednostki eskortujące, jak również na transportowce. Straty były jednak powierzchowne.

Dopiero w nocy z 8 na 9 sierpnia pojawiła się eskadra floty japońskiej złożona z krążowników i niszczycieli, która płynąc pełną parą, zbliżyła się do południowego wybrzeża wysepki Savo. Samoloty oświetliły rakietami transportowce i statki desantowe.

W świetle tym zauważono najpierw na krążowniku australijskim **„Canberra"** ślad jednej torpedy, wyrzuconej przez pewien okręt japoński, której nie zdołano uniknąć. Następnie, ten sam przeciwnik ostrzelał uszkodzonego Australijczyka, z obu burt trafiając w basztę bojową i pokład z artylerią 102 mm pl. „Canberra" stanął w płomieniach, ale zatonął dopiero następnego dnia przed południem.

Zespół japoński po unieszkodliwieniu ciężkiego krążownika zwrócił się w kierunku na północny - wschód

od Savo. Tam natrafił na drugą grupę sojuszniczą. Znowu powtórzyła się walka artyleryjsko - torpedowa przy rakietach oświetlających. Wtedy zatonęły dwa ciężkie krążowniki amerykańskie **„Quincy“** i **„Vincennes“**, a trzeci **„Astoria“** wytrzymał trochę dłużej, podobnie jak „Canberra“.

Pomimo strat na morzu Amerykanie zajęli Tulagi i umocnili się na Florydzie. Japończycy odpłynęli. Przeciw koncentracji większych sił wiceadmirał Ghormley wysłał okręty podwodne. Jednemu z nich a mianowicie „S 44“ udaje się 10.VIII zatopić japoński krążownik ciężki drugiej klasy **„Kako“** koło Nowej Irlandii.

Oczywiście sytuacja osamotnionej załogi amerykańskiej na wysepce, okrążonej przez bazy japońskich okrętów i samolotów, nie jest zachęcająca.

22 sierpnia Mac Arthur rzucił drugą falę desantową. Część sił pozorowała inwazję na wyspach Gilberta, gdzie został uszkodzony niszczyciel **„Blue“** i jeden transportowiec, reszta natomiast oprócz wzmocnienia wojsk na Florydzie wysadziła nowe siły lądowe na dwuch dalszych wysepkach Malaita i Gualdalcanar. Od Nowych Hebrydów akcję tę ubezpieczała eskadra amerykańska w składzie dwuch okrętów liniowych, dwuch lotniskowców, pewnej liczby krążowników i niszczycieli, która eskortowała nadto trzecią flotę transportowców z posiłkami.

24 sierpnia doszło do bitwy morskiej na obszarze morskim koło Gualdalcanar i Malaita. Samoloty bombowo - torpedowe z lotniskowca „Saratoga“ zatopiły lotniskowiec japoński **„Ruyjo“** (7.100 t, 24 samoloty), bombowiec „B 17“ zatopił zaś niszczyciela **„Mutsuki“**. W pościgu samoloty marynarki zniszczyły drugi niszczyciel japoński **„Asagiri“**, koło wysepki Santa Izabella. Amerykanie stracili tylko niszczyciel **„Ingraham“**.

Sukces był zupełny. Nie tylko rozszerzono front na wyspach, ale pobito flotę japońską i to jej własną ulubioną bronią — samolotami pokładowymi.

Na początku września Japończycy pod osłoną średnich i lekkich sił morskich wzmocnili swe oddziały na Gualdalcanar.

W ten sposób obaj przeciwnicy decydują się na podtrzymywanie małej wojny lądowej na wyspach. Starają się obustronnie na przewożenie nowych wojsk i zapasów, a równocześnie próbują nawzajem zwalczać przeciwne floty transportowców oraz ich eskorty.

Jedna z amerykańskich akcji krążowników przeciw ruchom karawan okrętowych doprowadza do zniszczenia w dniu 11 października drugiego japońskiego krążownika ciężkiego **„Furutaka“**.

Następnego dnia, okręty amerykańskie zatapiają koło wysepki Savo dwa niszczyciele **„Natsugumo“** i **„Fubuki“**. Samoloty z lotniskowca U. S. A. doganiają koło Nowej Gwinei trzeci niszczyciel **„Murakumo“**. Amerykanie tracą pod Savo dwa niszczyciele **„Duncan“** i **„Meredith“**, ale dopływ posiłków japońskich ustaje.

Tymczasem żołnierze desantowi Mac Arthura budują bazy lotnicze dla długodystansowych bombowców i bronią ich przed atakami japońskimi, które są bardzo zacięte, ale mniej skuteczne. Już 25 października flota „Mikada“ czuje działalność „nieruchomych lotniskowców“. „B 17“ zatapiają koło Santa Isabella lekki krążownik **„Yura“** (5.170 ton, siedem dział 140 mm, 33 węzły). Odwet żół-



tych lotników przynosi jednak zgubę lotniskowcowi **„Hornet“**, który działa koło Santa Cruz.

Dotychczasowe działania osłabiają floty obu przeciwników z tym, że Amerykanie uzyskują czas na realizację szerokiego planu nowych budowli, który przekracza stanowczo możliwości techniczne i finansowe kraju „Wschodzącego Słońca“.

W porównaniu do dotychczasowych kampanii na Pacyfiku zarysowuje się jednak przełom, który polega na zwiększeniu aktywności aliantów, na równorzędności strat i na przyswajaniu sobie japońskich zdobyczy taktycznych.

Obrazem postępów amerykańskich w walce z fanatycznym przeciwnikiem jest największa bitwa morska koło wysp Salomona w połowie listopada, która nastąpiła na skutek nowego amerykańskiego rzutu desantowego na Gualdalcanar i prawie równoczesnej takiej samej akcji japońskiej.

Po obu stronach eskorta została wzmocniona okrętami liniowymi i lotniskowcami.

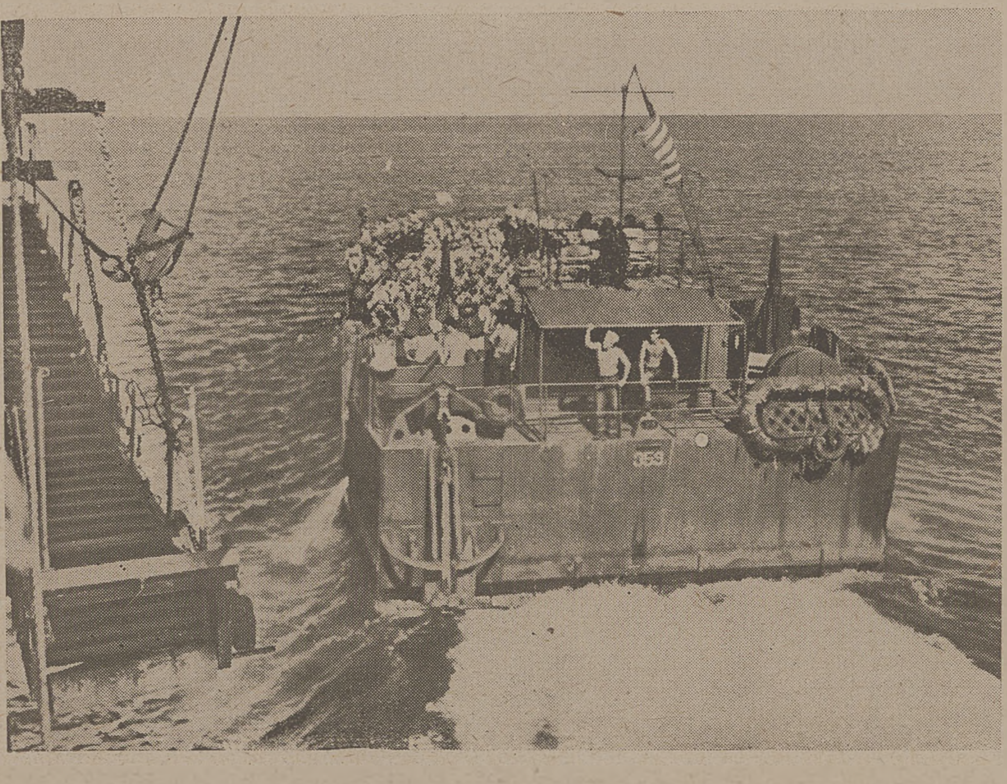
Walki rozpoczęły. się 12 listopada wzajemnymi nalotami torpedobombardującymi.

Trzydniowa bitwa morska koło Gualdalcanar zakończyła się klęską silnej eskadry japońskiej. Utraciła ona dwie jednostki liniowe — pierwsze straty w tej kategorii w dotychczasowej wojnie na Pacyfiku, a nadto ciężki krążownik typu „Koba“, który jest kolejną trzecią stratą spośród krążowników „waszyngtońskich“ II klasy po 7.100 ton, uzbrojonych po 6 dział 203 mm, 4 — 102 mm pl. i 12 wyrzutni torpedowych.

— — — — — — — — — — —

W sumie flota japońska została pomniejszona akcjami admirałów Ghormleya i Halseya o: 2 okręty liniowe, 2 lotniskowce (drugi „Chuyo“ zatopił okręt podwodny „Sailfish“), 3 ciężkie i 4 lekkie krążowniki, 35 niszczycieli i 23 okręty podwodne. Własne eskadry U. S. A. i Australii zapłaciły

Ciąg dalszy na str. 18.



Amerykańska barka desantowa



DZIAŁO „3"

nie odpowiada

— Zagrasz w brydża?

— Nie. Ale napiłbym się czegoś.

— Whisky?

— Dobra, dolej trochę wody.

— Gdzieście byli wczoraj? Trochę was potłukli.

— Troszkę. Koło Brestu. Właściwie mogliby nas odstawić teraz. Przyda się jakieś dwa tygodnie doku.

o

— Wczoraj wyszliśmy, jak zwykle o szóstej na kanał. Przyszedł sygnał, że Niemcy ruszają się koło Brestu. Do piątej ładowaliśmy amunicję i brali ropę. Razem z nami wyszły wszystkie KT z naszej flotylli. Chłopcy byli pomęczeni, nikt przecież nie spał porządnie od jakiegoś miesiąca. Ja też już zapomniałem jak ląd wygląda.

— Przed wyjściem w morze poszedłem na pomieszczenie załogi. Wszyscy klęli na całego.

o

— Słońce chowało się za Cowsands, gdy podnosiliśmy kotwicę. Najpierw wyszły trzy angielskie destroyery, a potem my. Mijając promenadę z zazdrością patrzyłem na ludzi, którzy mogli spacerować, a po tym pójść do domu bez strachu, że za chwilę może być alarm.

— Zaraz po minięciu fortu ogłoszono alarm bojowy.

o

— Długi przeciągły dzwonek zaterkotał po wszystkich pomieszczeniach. Z hamaków zaczęły wysypywać się niedospane i zmęczone twarze. Szybki skok w buty. Pas ratunkowy, ciepła kurtka. Nim zamilkł terkot dzwonka, pomieszczenie opustoszało. Zostali tylko podający amunicję z komór do dział. Kot „Maciek" wlazł ze strachu pod walające się na pokładzie koce. Biedny Maciek nie lubiał tej bieganiny. Dobrze wiedział, że po tym następuje huk, wstrząsy, krzyk.

— Na stołach stały kubki z niedopitą herbatą. Ktoś właśnie pisał list. Obok leżała książka „Włóczędzy północy". Grzybek do cerowania skarpet spadł na pokład. Połowa lustra, która została jeszcze po ostatnich strzelaniach, smętnie jak gdyby zrezygnowana na wszystko, wychyliła się z ramy, czekając na nowy wstrząs, by spaść na pokład i stłuc się w ślad za siostrzaną połową. Wśrubowany mocno w gródź wisiał obrazek Matki Boskiej Częstochowskiej z ładnie wyrzeźbionym napisem na ramce: „Królowo Korony Polskiej — prowadź ten okręt i nas ku Polsce i chwale".

— Podający amunicję szykowali windę i koszyki do amunicji. Kilka pocisków leżało gotowych do podania na pokładzie.

o

— Na samym dnie okrętu, w komorach amunicyjnych, leżały poukładane pociski na półkach. Komora zawsze dziwnie kojarzyła się u mnie ze sklepem, w którym sprzedają śmierć. Jeden obok drugiego leżały pociski: oświetlające, półpancerne, pancerne, szrapnele.

— Dwóch marynarzy rozebranych do pasa, milcząco wyciągało je w gotowości do posłania na pokład. Od nich zależało, czy okręt szybciej wystrzeli więcej pocisków. Więcej pocisków, więcej strzałów, więcej trafnych w nieprzyjacielu, większe szanse wyjścia cało z tej jeszcze jednej historii.

— Pociski do góry!

o

— Dalocelownik — centrala gotowa!

— Dobra. Nastawić wiatr SSW. Siła 4. Pamiętać o nastawieniu temperatury komór.

— Tu w centrali był mózg okrętu. Dookoła konżugatora stali marynarze z słuchawkami na uszach. Każdy miał coś nastawić. Stół, który obsługiwali myślał za wszystkich i elektrycznie wyliczał skomplikowane równania, bez nerwów, niezawodnie. To on kierował pociskami tak by trafiały w samo serce nieprzyjacielskiego okrętu. Bez pomyłki, mocno aż do chwili, gdy nad skorupą niemieckiego wraka zamknie się woda.

— Tędy szły meldunki od dział na pomost, z pomostu rozkazy do dział. Obsługa, choć siedząca głęboko wewnątrz okrętu miała na swym stole obraz całej walki jak na dłoni.

— Centrala! — działo „3" melduje, że przekaźnik odległości nie działa. Sprawdzić bezpieczniki.

— Dobra! Bezpiecznik wymieniony!

— Na pokładzie działa „3" leżały przygotowane pociski. Obsługa kładła hełmy i kaptury przeciwogniowe. Działonowy jeszcze raz sprawdził, czy wszystko jest w porządku, czy czegoś nie zapomniano. Lufa działa podskoczyła do góry, w dół, lewo, prawo. To celowniczowie sprawdzają, czy dobrze chodzi. Wszyscy milczeli, nikt już nawet nie klął. Bardzo dziwne jest uczucie wyczekiwania przed akcją. W głowie tworzy się pustka. Czuć jak gdyby lód pod czaszką. Czasem przeleci jakaś urwana myśl, którą chwilowy strach „chyba jeszcze nie teraz, nie zginę" — wypędzi gwałtownie. Czasem próbowałem się modlić, ale i modlitwa urywała się w pół zdania. Zostaje uczucie zimna, jakiejś pustki i niema prośba — „niech już nareszcie zaczną".

— Dalocelownik do dział! Pocisk półpancerny! Ładuj!

— Trzask pocisku rzuconego w korytko. Szczęk otwieranego zamka. Najpierw pocisk, po tym łuska, i znów szczęk zamykanego zamka. Drgnęły elektryczne strzałki przekaźników w pogoni za celem. Za strzałkami posłusznie poszły wszystkie działa.

— Salwa w dal! Ognia!!

— Zamkowy jednym wprawnym uderzeniem dłoni zamknął obwód elektrycznego odpalania. W tym samym momencie zapaliło się w centrali i dalocelowniku okienko z „3". Działo „3" — gotów.

— Pal!

Huk! Wstrząs! Z otwartej, dymiącej jeszcze komory zamkowej wyleciała gorąca, pusta łuska.

— Więcej 400! Pal!

Teraz już nic nie istniało. Była tylko akcja. Tu przy dziale automatycznie robili swoje czynności. Byle prędzej, byle więcej wystrzelić — zamknięci w wieży działowej nawet celu nie widzieli.

—Pal! Pal! Pal!

Czy ktoś z obsługi działa wiedział jak długo to trwało. Chyba nie. Czas też wtedy przestaje istnieć. Strzelano. Działo „3" strzelało.

Jak to się stało nie wiem. Uczuliśmy wstrząs. Musieli nas trafić. Suchy trzask wybuchu. W telefonie usłyszałem:

— Działo „3"! Meldować co się stało! Działo „3"!!

— Działo „3"!!

. . . .

— Dalocelownik! Działo „3" nie odpowiada!

Po odboju poszedłem zobaczyć jak dostali. Nikt nie żył. Pociskowy leżał jeszcze na pokładzie z pociskiem w rękach. W hełmie miał dużą dziurę od odłamka. Celowniczy K. siedział na swoim stołku oparty o działo. Dostał w podstawę czaszki. Reszta porwana w kawałki. Działonowy miał wnętrzności na wierzchu. Zresztą...

— Co wolisz — gin czy whisky?

W. MILENUSZKIN

DUNKIERKA

Ewakuacja 350-tysięcznej armii brytyjskiej z Dunkierki została dokonana tylko dzięki wysiłkom i poświęceniu floty. W końcu maja 1940 r. ponad tysiąc okrętów i statków różnego typu, słowem wszystko co było w portach południowo-wschodniej Anglii, wyruszyło do brzegów Francji.

Wśród nich nie zabrakło oczywiście polskich jednostek marynarki wojennej i handlowej. Jedna z nich — „Błyskawica", znajdująca się wówczas w Kanale La Manche, otrzymała rozkaz wejścia do płonącego portu, skąd miała zabrać angielskich oficerów sztabowych.

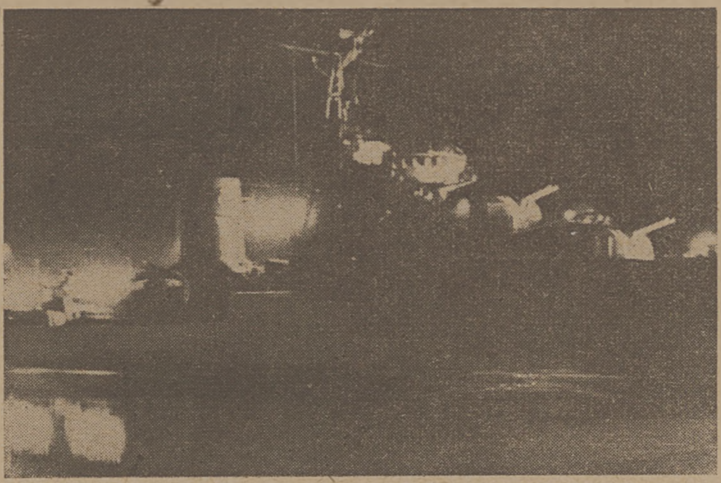
Warkot motorów niemieckich ścigaczy oddala się i cichnie. Kilka bukietów świetlnych pocisków znaczy tylko ślad ich ucieczki... Na „Błyskawicy" wszystko jest przygotowane do odparcia nowego ataku, ale atak nie następuje.

Jesteśmy u brzegów Francji...

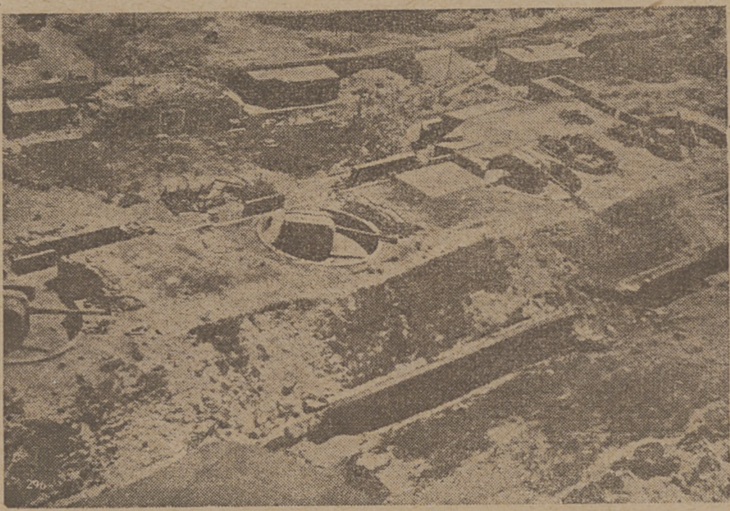
Trudno byłoby zabłądzić tej nocy w Kanale La Manche. Ojczyzna płomiennej Marsylianki i błękitnego „poilu", który w pierwszej wojnie światowej potrafił swym poświęceniem zadziwić świat, — jawi się dziś przed nami koszmarną wizją gigantycznej łuny. Nie przesadzę, jeśli powiem, że oddaleni jeszcze o kilometry od lądu, czuliśmy mdły, nieznośny zapach spalenizny. Dziesiątki pojedyńczych wybłysków ponad linią horyzontu, znaczy eksplozje bomb i pocisków artylerii. Słychać warkot samolotów, który chwilami do złudzenia przypomina szum silników ścigaczy torpedowych.

Dunkierka płonie... Jesteśmy już u wejścia do portu — mijamy falochrony. Kłęby gęstego dymu całkowicie osłaniają nasz okręt. Płyniemy ostrożnie, omijając wraki potopionych statków i okrętów wojennych, których sterczące ponad wodę maszty wyglądają jak krzyże jakiegoś osobliwego, podmorskiego cmentarza. Od miasta dobiega nas wyraźnie zgiełk i pojedyńcze nawoływania przerażonych ludzi, które gubią się w nieustannym grzmocie i detonacji bomb lotniczych. Czujemy się, jak niemi widzowie na jakimś upiornym widowisku...

Tuż za „Błyskawicą" wpływają dwa brytyjskie niszczyciele, które zakotwiczają w awanporcie. Nad nami słychać coraz wyraźniej warkot niemieckich samolotów. Najprawdopodobniej zaobserwowały one ruch w porcie, lecz nie mogą nas w dymie odnależć i rozpoznać. Jeden z odważniejszych lotników zniża się, przelatuje nad okrętem, zatacza łuk i wraca — otwierając ogień z broni pokładowej. Jednak i nasi strzelcy czuwają — krótka seria z Boforsów i samolot spada w morze, ciągnąc za sobą warkocz płomienia.



O. R. P. „Błyskawica" w nocnej bitwie pod Dunkierką.



Pozycje artylerii nadbrzeżnej w Dunkierce.



Ewakuacja angielskich oddziałów ekspedycyjnych.

W międzyczasie od mola odbijają motorówki, wiozące brytyjskich oficerów sztabowych. ORP „Błyskawica" porozumiewa się z obydwoma niszczycielami i podnosi kotwicę, zabezpieczając wyjście z portu.

Płonące miasto pozostaje za nami...

Akcja pod Dunkierką nie kończy się jednak na tym epizodzie. Przez długie dwa tygodnie osłania „Błyskawica" transporty ewakuowanych z Francji wojsk brytyjskich, walcząc niemal bez przerwy z samolotami, ścigaczami i okrętami podwodnymi.

Szczególnie noce pełne były grozy i niebezpieczeństwa. Pamiętać będziemy chyba do końca życia ciągle wybuchy torped, tonące statki storpedowane na morzu, jęki tonących żołnierzy i wołania o ratunek.

Wielu żołnierzy armii ekspedycyjnej udało się nam uratować.

Między innymi ORP „Błyskawica" ratowała brytyjski niszczyciel HMS „Greyhound", który załadowany wojskiem był cały podziurawiony pociskami wroga i miał uszkodzone maszyny. Zdołał zaledwie wyjść z portu, ostrzeliwanego przez nieprzyjaciela, a dalej ORP „Błyskawica" doprowadziła go na holu do brzegów Anglii, do Dovru.

Kiedy dopływaliśmy do portu, powitała nas kanonada artylerii przeciwlotniczej, bijącej ku niemieckim Heinklom, usiłującym minami magnetycznymi zablokować wejście do portu...

st. bosm. Hryciuk.

Za burtą

BZDURA

Podobno papier jest nieraz bardziej cierpliwy niż np. czytelnicy.

Mniej cierpliwi czytelnicy, którzy w tygodniku „Nowy Świat Przygód" natknęli się na artykuł Jana Brzozy pt. „Jak zginął „Wicher", przysłali na adres naszej redakcji oryginalny tekst tych „rewelacyj", których co celniejsze wyjątki przytaczamy poniżej, zaopatrując je w maleńkie, a niezbędne komentrze.

Autor artykułu zaczyna od wyjaśnienia swym czytelnikom co to jest kontrtorpedowiec.

...Kontrtorpedowiec to mały okręt, cały obity płytami stalowymi, grubymi na pięć palców tak, żeby żadna kula nie mogła przebić okrętu. Długi jest na sto kroków, a szeroki na dwadzieścia. Na środku posiada jedną wieżę z sześcioma armatami, których kule są tak grube, że chłopiec dwunastoletni mógłby objąć taką kulę palcami obu rąk. A długie te kule są na długość ramienia chłopca.

Po poznaniu ogólnych danych możemy zająć się z kolei szczegółami. Każdy szanujący się „kontrtorpedowiec" oprócz stalowych płyt i wieży z sześcioma armatami, posiada również komorę torpedową, zaopatrzoną w korbki, guziczki i rury. W komorze tej

marynarze wsuwają torpedę do rury, pokręcą różnymi korbkami nacisną różne guziczki i torpeda wylatuje. Ale bez żadnego huku.

Delikatnie i bez hałasu! A mimo to taka torpeda może narobić dobrego bigosu:

Kiedy torpeda trafi w okręt nieprzyjacielski, żeby był największy i miał najgrubsze pancerze — rozpadnie się na dwie części i w tej chwili tonie.

Pewnie — rozpaść się na dwie części i nie utonąć! Gorzej jednak, jeśli takiemu okrętowi przyjdzie na myśl rozlecieć się nie na dwie a np. trzy części. I co wtedy? Całe szczęście, że na okręcie musi zawsze panować idealny porządek.

Wszystko w takim torpedowcu poruszane i obsługiwane jest maszynowo. Każdy marynarz ma swoje miejsce i robi tylko jedną robotę. Na sygnały bojowe, dawane za pomocą różnych dzwonków, biegną marynarze na swoje miejsca, wszystko się zamyka szczelnie i każdy robi tylko to, co ma robić.

Prawdę powiedziawszy, dzieje się tak nie tylko na okręcie. W innych okolicznościach też nieraz człowiek zamyka się szczelnie i „robi tylko to, co ma robić".

Po podaniu tych ogólnych danych zapoznajemy się wreszcie z ORP „Wicher".

Był to okręt najnowszy, zbudowany w 1930 roku we Włoszech. Były jeszcze dwa okręty — „Wilk" i „Ryś", ale trochę starsze.

Mimo tej różnicy wieku nieszczęście spotkało najpierw „Rysia". Staje się to niemal natychmiast po wybuchu wojny, kiedy to polskie okręty płynęły do Anglii.

Wyruszyły najpierw okręty „Wilk" i „Ryś". Zostały na pełnym morzu napadnięte przez dziesiątki niemieckich okrętów wojennych i w przeciągu pięciu minut zatopione. Ani jeden polski marynarz nie wyszedł z nich żywy.

A to kawalarz z tego „Rysia". Zatonął sobie w 39 roku, a później w 45 r. jak gdyby nigdy nic powraca ze Szwecji do Polski i stoi sobie teraz w basenie portu Marynarki Wojennej, a załoga jego odstawia topielców! I co na to czynniki!!? Czy nie czas z tym skończyć! Dość martwoty — więcej życia!

Znacznie więcej szczęścia miał ORP. „Wicher". Płynął sobie, płynął, aż dopłynął do okolic Szczecina. Wrogie samoloty obrzucały go bombami, a on nic, wrogie okręty ostrzeliwały go, a on nic.

Stanął wśród gradu bomb i czekał bohatersko na swój los. Wreszcie jedna duża bomba uderzyła w sam środek okrętu i rozłupała go na pół.

Kiedy okręt został przepisowo „rozłupany" na dwie części sobie równe, marynarze wskoczyli do wody

płynęli do brzegu, patrzyli rozszerzonymi oczami w stronę, gdzie rozpływał kłąb czarnego dymu.
I płakali.

Strasznie płakali. Już wtedy bowiem wiedzieli, że znajdzie się ktoś, kto najmłodsze nasze pokolenie będzie ogłupiać bzdurnymi, wyssanymi z palca i nieprawdziwymi „rewelacjami".

Nie chcemy wierzyć, aby znany literat, którym jest bez wątpienia Jan Brzoza mógł w istocie „popełnić" powyższy artykuł, i dlatego z tym większym zainteresowaniem oczekujemy wyjaśnień. Jeśli jednak nie otrzymamy ich, jesteśmy gotowi sądzić wraz z jednym z naszych czytelników, że istotnie „Brzoza" napisała „lipę".

Autorowi powyższego artykułu, kimby on nie był, na wszelki wypadek przypominamy stara i mądrą maksymę „nie pchaj się na afisz jeśli nie potrafisz..."

bis.

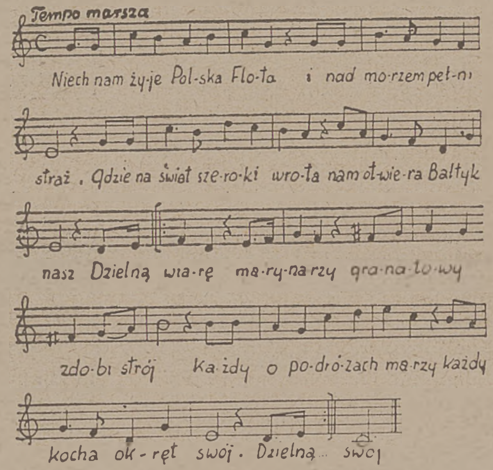
MARSZ FLOTY POLSKIEJ

Słowa i muzyka: A. DULIN, kpt.

Niech nam żyje Polska Flota
I nad morzem pełni straż,
Gdzie na świat szeroki wrota
Nam otwiera Bałtyk nasz.
Dzielną wiarę marynarzy
Granatowy zdobi strój,
Każdy o podróżach marzy
Każdy kocha okręt swój.

Nie zastraszą groźne chmury
naszą marynarską brać
I jak granitowe mury
Pod Banderą będą stać.
Ruszą łodzie, zagrzmią działa
Aby wrogą przemoc zgnieść,
I pod wodzą Admirała
Swej Banderze oddać Cześć.

Mamy wielkie dziś Wybrzeże
Co przez wieki gnębił wróg,
Dziś go nasza flota strzeże
I spłacony zemsty dług.
Więc do pracy, marynarze!
My spełnimy każdy trud,
Tak nam morski honor każe
I nasz władca — Polski Lud.



BÓJ O WYSPY SALOMONA

(Dokończenie ze str. 15-ej)

„haracz" w postaci: lotniskowca, pięciu ciężkich i trzech lekkich krążowników oraz trzynastu niszczycieli w bezpośrednich działaniach.

Japończycy atakowali głównie w nocy, używając torped nawet z krążowników. Pierwsze ich powodzenia zostały ocenione przez Amerykanów i nie powtórzyły się później.

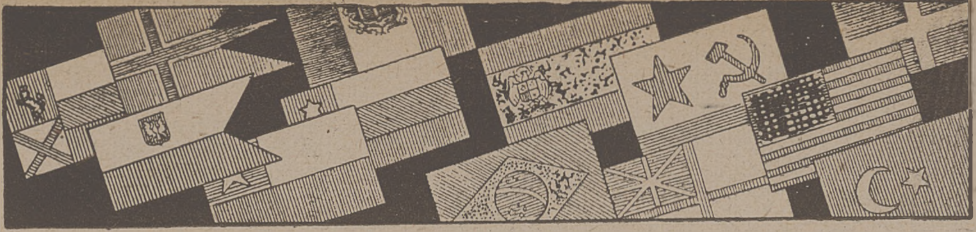
Szczególną słabość wykazały oba japońskie okręty liniowe. Jakkolwiek były słabsze od amerykańskich i nieco powolniejsze przecież zatonęły w w krótkim czasie. Ogólnie biorąc największe „żniwo śmierci" przeszły krążowniki „waszyngtońskie" obu stron, jednak one nosiły na sobie cały ciężar walki jako „rdzenie" eskadr z wyjątkiem tylko walk listopadowych 1942 r. Z flot podwodnych skuteczniejszą okazała się amerykańska. Japończycy nie umieli działać na tym obszarze morskim.

Na specjalną uwagę zasługuje odporność nowych amerykańskich krążowników przeciwlotniczych. Lotnictwo nie zdołało przeważyć szali zwycięstwa. Japończycy ponieśli zaś konsekwencje słabego uzbrojenia pl. swych krążowników i niszczycieli. Zajęcie wysp Salomona było wynikiem zgodnego współdziałania sił morskich, desantowych i powietrznych marynarki St. Zjednoczonych i Australii.

Józef Modrzejewski

Ź r ó d ł a:

„Sveriges Flotta - Treudden" 1945/6 oraz materiały dostarczone przez U. S. I. S. w Polsce.



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Wyprzedaż brytyjskiej floty wojennej. Wg. dziennika „Sunday Times", 425 brytyjskich okrętów wojennych przeszło w posiadanie innych państw. Z tej liczby 25 nabyły dominia brytyjskie, a reszta tj. 3 lotniskowce, 10 krążowników, 50 niszczycieli, 24 okręty podwodne, 17 fregat, 36 korwet, 140 trałowców, 113 ścigaczy i 7 innych jednostek zostały lub zostaną przekazane innym państwom.

Francja nabyła 79 jednostek, w tej liczbie 1 lotniskowiec, Holandia 76 jednostek w tym 2 lotniskowce, Grecja 63 jednostki, w tym 6 okrętów podwodnych, Turcja 38, Norwegia 33, Chiny 12, w tym słynny krążownik „Aurora". Indie otrzymają 3 krążowniki, a Islandia 6 patrolowców po 1000 ton.

Hiszpańska flota handlowa dysponuje obecnie 74 motorowcami o łącznej pojemności 188 tys. ton i 373 parowcami o łącznej pojemności 756 tys. t.

Honduras zakupił w Kanadzie fregatę o wyporności 1445 ton.

Niszczyciele angielskie „Cromwell", „Crown", „Crystol i „Croziers" o których przejęciu przez flotę norweską już donosiliśmy otrzymały nazwy: „Bergen", „Oslo", „Trondheim" i „Stavanger".

Nowy lotniskowiec angielski został spuszczony na wodę w Belfast. Nosi on nazwę „Kentawre". Wodowanie nowego lotniskowca odbyło się z zachowaniem najgłębszej tajemnicy. Nie podano żadnych danych co do wyporności, szybkości i uzbrojeniu lotniskowca.

„Kentawre" i jednakowego typu lotniskowiec „Bellwork" znajdujący się w budowie również na stoczni w Belfast, posiadają według agencji Reuter bardziej nowoczesne urządzenia w porównaniu z dotychczas zbudowanymi jednostkami tej klasy.

Podczas manewrów floty angielskiej w rejonie półwyspu Malajskiego, samoloty lotnictwa morskiego startujące z lotniskowca „Glorious", dokonały nalotu na lotnisko Selefar w Singapore. Jednocześnie lotniskowiec atakowany był przez samoloty startujące z lotnisk lądowych. Od czasów wojny były to największe manewry w tym rejonie.

W porcie nowojorskim przeprowadzono niedawno ciekawe próby kierowania statkiem przy pomocy samych tylko urządzeń radiolokacyjnych. Kapitan statku na którym przeprowadzono eksperyment znajdował się cały czas w zamkniętym pomoście nawigacyjnym i kierował statkiem posługując się wyłącznie aparaturą radiolokacyjną. Statek przepłynął 15 mil z średnią szybkością 10 węzłów, unikając zderzenia z przepływającymi statkami i znakami nawigacyjnymi.



Jeden ze starszych wilków morskich radzi eckiej Arktyki, kapitan lodołamacza „Admirał Makarow" Michał Markow, odznaczony za swe zasługi szeregiem najwyższych odznaczeń

Czy wiecie, że...

... zbudowany w roku 1903 statek angielski „Grangesher" o wyporności 7 tys. ton posiadał ni mniej ni więcej, tylko 14 masztów. Ustawione one były parami. Łączna ich długość wynosiła 125 metrów.

... statki przypominające swym wyglądem cygara, były projektowane, budowane i używane 80 lat temu. Całkowicie zamknięte, z dwiema wąskimi, przeznaczonymi na spacery pokładami, statki te poruszały się przy pomocy umieszczonych na pasach ruchomych wioseł, które rozłożone były symetrycznie po obu stronach statku. Statki te okazały się niepraktyczne i szybko zostały zapomniane.

...Głębokość morza za pomocą echa dźwięku mierzono już w bardzo dawnych czasach. Na początku ubiegłego stulecia Francuz de Tessan rzucał do wody bomby, które wybuchały po zderzeniu z dnem, a blisko 100 lat temu uczony Colladon przeprowadzał eksperymenty na jeziorze genewskim przy użyciu specjalnego zegara umieszczonego na dnie jeziora.

...gdyby woda wszystkich mórz wyparowała, pozostała sól wystarczyłaby na pokrycie ziemi warstwą grubości około 9 metrów.

... wyspa Kuba, największa z wysp Antylskich, znana z eksportu najlepszych gatunków cygar i rumu, posiada swoją imienniczkę. Jest nią wyspa Kuba leżąca na morzu Łaptiewych.

...woda morza Bałtyckiego zawiera 1,2% soli. W morzu Czarnym zawartość soli w wodzie równa się 1,8%, a w Północnym i na Atlantyku 3,5%. Natomiast na morzu Martwym zawartość soli wynosi aż 27% składu wody morskiej.

Anglia przeprowadza wojenno-morskie doświadczenia w kanale La Manche. Wg. agencji Reuter, w ciągu najbliższych miesięcy w Anglii odbędą się doświadczenia, na których zostaną wypróbowane najnowsze środki ataku na okręty wojenne. W tym celu do kanału La Manche zostaną przyholowane niemieckie niszczyciele, okręty podwodne i inne okręty a także angielskie jednostki przestarzałej konstrukcji. W La Manche okręty te zostaną ostrzelane przy pomocy pocisków, torped i zbombardowane z powietrza. Doświadczenia będą miały na celu określenie stopnia wytrzymałości okrętów wojennych na współczesne środki ataku.

Prez. Truman upoważnił ministra marynarki Forrestala do przekazania rządowi chińskiemu około 270 okrętów wojennych i doków pływających. Do Chin udało się 100 oficerów i 200 podoficerów amerykańskiej marynarki wojennej w charakterze instruktorów.

Angielskie krążowniki „Dauntless" i „Delhi" które początkowo przeznaczono na złom, postanowiono obecnie przebudować na statki szkolne.

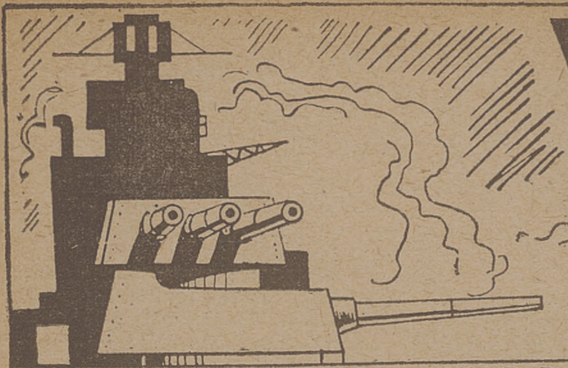
Turcja zakupiła w USA pewną ilość statków dla swojej floty handlowej. Przybycie ich do portów tureckich spodziewane jest w najbliższym czasie. Pomiędzy Turcją a USA toczą się rokowania co do kupna dalszych statków.

Argentyński pancernik „General Belgrano" został skreślony z listy floty jako jednostka przestarzała. (1897 rok bud.) W ostatnich latach okręt ten służył za pływającą bazę okrętów podwodnych.

Dania zamierza posłać na Grenlandię parę statków dla obsłużenia potrzeb budownictwa jakie intensywnie rozwija się na wschodnim wybrzeżu wyspy. W budowie znajduje się specjalny statek dla projektowanej na Grenlandię ekspedycji geologicznej.

Amerykańskie towarzystwo aluminiowe opracowuje projekt budowy dwóch transportowców z aluminium. Jeden z transportowców będzie posiadał wyporność 10,3 tys. ton, drugi 6,7 tys. ton.

Islandia otrzymała od Anglii pierwszy trawler z liczby 30 zamówionych przez nią w Anglii w 1945 roku.



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Bitwy morskie okresu starożytności toczą się z bezpośredniej odległości. Sytuacja zwarcia jest zawsze końcowym ich celem, właściwie więc w epoce flot wiosłowych jest to przeniesienie taktyki walk lądowych na morze, ale wyszkolenie w manewrowaniu swą jednostką, jej szybkość i zwrotność decydują o wyniku walki nawet przy bardzo nierównych siłach.



Rys. 1 — Plan bitwy w cieśninie Salamińskiej. P — Persowie, F — Fenicjanie, J — Jończycy, G — Grecy, A — Ateńczycy, D — Dorowie. W rogu — krytyczny moment bitwy.

Klasycznym tego przykładem jest wspominana największa bitwa starożytności — Salamina (28. IX. 480 r. przed Chr.)

Persowie w tej bitwie mieli niewspółmierną liczebną przewagę. Posiadali ponad 1200 dużych, ciężkich, mało zwrotnych okrętów, mających poza wioślarzami po 30 wojowników. Łącznie rozporządzali siłą 200 tysięcy ludzi, nie umieli oni jednak pływać i manewrować swymi okrętami. Robili to za nich Jończycy, Fenicjanie i Egipcjanie wcieleni do ich floty. Narody te jako podbite nie dorównywały Grekom w walce.

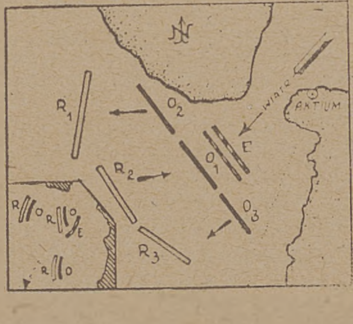
Obrońcy Salaminy dysponowali łącznie 370 okrętami mniejszymi od perskich, ale nadzwyczaj zwrotnymi, o świetnie wyszkolonych morsko załogach. Na lewym ich skrzydle znajdowali się Ateńczycy z 180 okrętami — najlepsi z Greków, dalej ku prawemu skrzydłu 20 okr. chalcedońskich i 170 doryckich, spartańskich, koryntyjskich oraz egineckich łącznie.

Persowie ruszyli do walki główną swą linią FPI ale zbyt mieli ciasny szyk aby nabrać odpowiedniego impetu. Ateńczycy runęli na ich fenickie skrzydło nieomal na wstępie zabijając adm. Ariabignesa — brata Kserksesa i spychając Fenicjan na wschód, spowodowali ścisk, zamęt i wzajemne najeżdżanie się Persów. Czoło floty greckiej robiło to samo. Persowie poszli w rozsypkę, co tym boleśniej przyczyniło się do ich dalszych klęsk na skutek niezwrotności. Gdy wreszcie rzucili się do ucieczki poprzez cieśninę Psytalii, napotkali tam swą drugą eskadrę. Wykorzystali to Dorowie i Egineci prawego skrzydła taranując perskie okręty skierowane do nich burtami. Persowie zaś w stłoczeniu nie mogli nawet zajmować pozycji obronnej tj. zwracać się dziobem do przeciwnika, okręty greckie natomiast nie tylko troiły się w swej pracy niszczycielskiej, ale musiały współdziałać we wszystkich sytuacjach bojowych. Zwycięstwo swe Grecy zawdzięczają ponadto dyscyplinie i zdecydowaniu — nieodzownym atrybutom walki morskiej już wtedy.

Najbardziej wschodnia grupa perska nie bierze udziału w walce.

Ogólne straty Persów wynoszą 200 okrętów i 40 tysięcy ludzi głównie przez brak umiejętności pływania i zorganizowanego jak u Greków ratownictwa. Grecy stracili 40 okrętów i około 2 tysiące ludzi.

Kserkses był złamany. Myślał wyłącznie o własnym bezpieczeństwie. Wkrótce po klęsce floty, która teraz nie była w stanie zorganizować dowozu żywności, armia perska opuściła wygłodniałą Grecję, ponosząc wielkie straty w odwrocie. W drodze do Azji prześladowały ją głód, choroby a nade wszystko zewsząd wyrastający mściciele greccy.



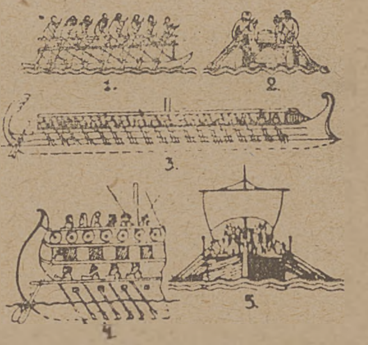
Rys. 2 — Plan bitwy pod Aktium. O — Eskadry Orientu. E — Flota Egipska, R — eskadry Rzymu. W rogu — moment ucieczki Kleopatry.

Przebieg drugiej z kolei co do wielkości bitwy morkiej starożytności — pod Aktium (2 IX.31 przed Chr.) był pokrótce następujący: floty, tak Agryppy jak Antoniusza były podzielone na trzy eskadry. Egipska Kleopatra uszeregowała swoje 60 małych szybkich okrętów w dwu rzędach za linią Antoniusza. Przed bitwą Agryppa zaokrętował 22 tysiące legionistów ciężko zbrojnych na swej starannie przygotowanej flocie. Oktawian przysłał mu ponadto 34 tysiące specjalnie wybranych najbitniejszych centurii. Łącznie więc siła Rzymian zachodnich wynosiła 260 nowych liburn (rzymski typ tryremy), oraz 80 tysięcy doborowych legionistów i gorszych nieco marynarzy. Orient posiadał 170 największych na owe czasy okrętów oraz 100 tysięcy wojsk słabszych cokolwiek od wojsk Agryppy.

Cztery dni floty czekały na fali w odległości 2,5 km na odpowiednią do bitwy pogodę, wreszcie gdy wiatr obrócił się na północno-wschodni i szybko uciszył falę, ruszyły ku na siebie. Agryppa zaatakował swą eskadrą środkową, flota Antoniusza ruszyła dużym impetem eskadrami zewnętrznymi 02 i 03, a wspomagana wiatrem początkowo zaczęła odnosić sukcesy. Nie wiadomo jak potoczyłyby się dalsze losy tej bitwy, gdyby nie zdrada Kleopatry i bezprzykładne opuszczenie wraz ze zdrajczynią własnej floty przez Antoniusza. Lekkie okręty egipskie, korzystając z nader pomyślnego wiatru oraz luki powstałej między eskadrami 01 i 03 sprawnie podniosły swe żagle i umknęły na południe. Pomimo tego bitwa toczyła się jeszcze sześć godzin, ale już Agryppa odnosił sukcesy, a w ich konsekwencji ostateczne zwycięstwo. Orient został pobity — Rzym objął prymat Morza Śródziemnego.

*

Wprawdzie Rzym zapanował nad Morzem Śródziemnym, ale nigdy władza jego tak za czasów republikańskich jak i cesarskich nie była niepodzielną i odpowiednio wykorzystaną. Mimo forsowania bombastycznych haseł jak „Mare nostrum" — „Nasze morze", „Navigare necessere est, vivere non necesse" — żyć nie tak warto jak nawigować, Rzym był potęgą kontynentalną. Dzięki tej okoliczności rozwinęło się na przełomie epok Morza Śródziemnego korsarstwo do niespotykanych rozmiarów. Napadano już nie tylko na okręty paraliżując handel, ale plądrowano nadbrzeżne miasta i wybrzeża niejednokrotnie daleko w głąb lądu. Rzymska flota robiła kilkakrotnie wypady podczas jej istnienia na grupujące się początkowo na wschodzie siedliska rozbójnicze. Największą z takich ekspedycji była wyprawa Pompejusza w której zniszczono około 900 okrętów korsarskich na wschodzie, a zdobyto 400 wraz z centralną bazą korsarstwa Koracesium ze stoczniami i fantastycznymi bogactwami. Dobra te poszły jednak głównie na splendor i podniesienie rzymskiego sybarytyzmu. W tym okresie dla celów prestiżowych i wygody powstają spacerowe okręty - kolosy o siedmiu rzędach wioseł, z których najdłuższe mają po 18 m. długości i są zaopatrzone w przeciwwagi ołowiane. Długość tych, nielicznych zresztą, okrętów przekracza 120 metrów, górny pokład sięga 25 m. zaopatrzone są w 3000 wioślarzy i mogą zabrać 4000 osób na pokład.



Rys. 3 — Okręty starożytności. 1 i 2 — Okręt tratwowy, 3 — Liburna rzymska, 4 — Rufa okrętu perskiego, 5 — Tyrema z tej epoki.

Europa przeżywa okres wielkich przemian, przesunięć mas ludzkich, poglądów i nowych ustrojów państwowych. W latach 81—84 Rzym pod Agricolą zajmuje Brytanię, lecz wkrótce potem jest widownią inwazji Germanów. Naciskani od wschodu przez koczownicze mongolskie plemiona Ostrogoci cisną z kolei Wizygotów. Potęga Rzymu zaczyna trzeszczeć. Skutkiem wybudowania muru chińskiego Mongołowie zawracają na zachód i w roku 452 Hunnowie pod Atyllą docierają aż na półwysep Iberyjski. W latach 454—55 wiele spustoszenia i zamieszania wnoszą Wandalowie. Dopiero w roku 469 zdołano unieszkodliwić Hunnów, ale długo jeszcze Europa przeżywa okres zmagań kontynentalnych nie będąc w stanie wyłonić trwałych organizmów państwowych.

(c. d. n.)

Morskie nowości TECHNICZNE

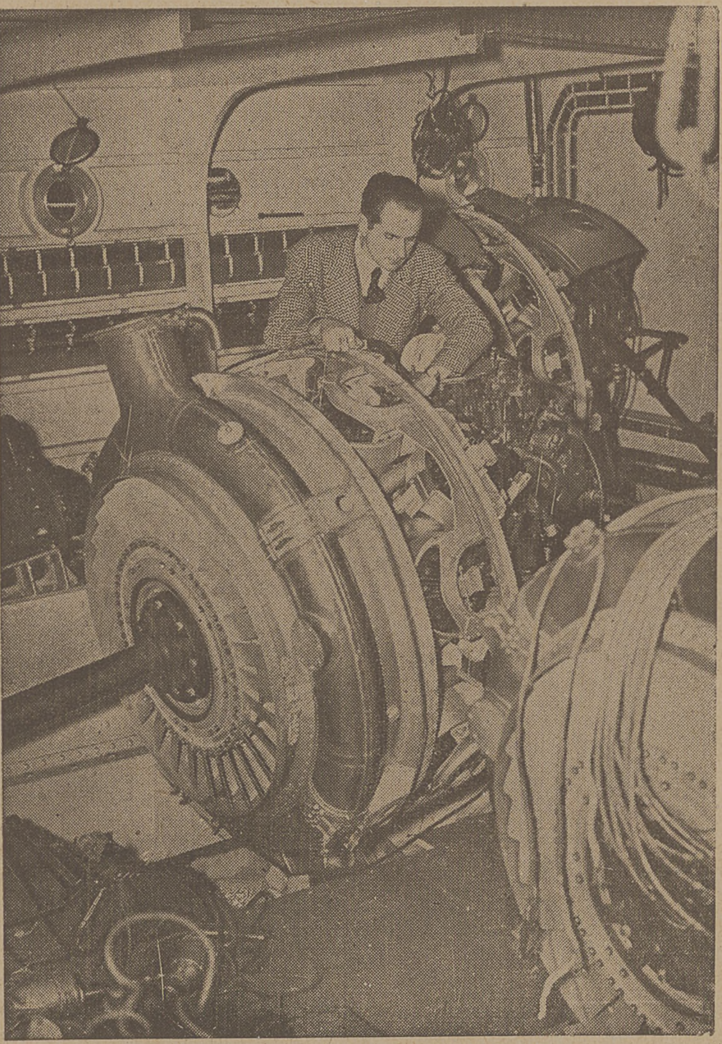
* * *

Nowy typ silnika dla łodzi ratunkowych. W Szwecji opracowany został nowy typ silnika, przeznaczony dla łodzi ratunkowych. Nowy silnik może pracować zanurzony w wodzie i może być jednocześnie wykorzystany do osuszania łodzi. To pierwsze osiąga się dzięki hermetyczności silnika, drugie dzięki zaopatrzeniu koła rozpędowego w urządzenia dla wyczerpywania wody.

Moc silnika równa się 10 KM. Wskutek czego łódź o średnich rozmiarach osiąga szybkość 5 węzłów. Wydajność przyrządu do wyczerpywania wody równa się 150 litrom na minutę przy jednoczesnym zużyciu 3 KM.

* * *

Jednoosobowe kabiny dla załóg. Wybudowane na stoczniach szwedzkich motorowe tankowce, posiadają jednoosobowe kabiny dla załóg, z tym, że tylko smarownicy i chłopcy okrętowi mieszkają w kabinach dwuosobowych. Powyższe statki posiadają oddzielne palarnie i mesy dla oficerów i załóg. Ma to szczególne znaczenie dla tankowców, które jak wykazała praktyka co najmniej 300 dni spędzają na morzu. O ile projekt ten przyjmie się na wszystkich statkach handlowych, prawdopodobnie powstanie dążenie do zwiększenia szybkości statków, ze względu na zwiększone koszty utrzymania załogi.



Jedna z największych łodzi wyścigowych świata w stoczni Uniwer. Na zdjęciu: inż. L. J. Stypiński z Warszawy obok motoru łodzi

Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

6e) OKRĘT PODWODNY PRZYBRZEŻNY — W literaturze i mowie potocznej polskiej nazywa się bardzo często okręt podwodny niesłusznie łodzią podwodną.

6f) OKRĘT PODWODNY MINIATUROWY — W literaturze brytyjskiej spotyka się często termin U-Boot zamiast Submarine, lecz tylko wówczas gdy mówi się o niemieckim okręcie podwodnym.

b) Do kategorii okrętów towarzyszących zalicza się te rodzaje okrętów wojennych, które przeznaczone są do wspierania okrętów bojowych w wykonywaniu przez nich zadań taktycznych i operacyjnych, oraz również do celów specjalnych, związanych z prowadzeniem wojny na morzu — a w szczególności do: eskortowania okrętów bojowych, ochrony konwojów, bezpośredniej obrony wybrzeży własnych, stawiania min itp.

Do kategorii towarzyszących należą następujące rodzaje okrętów:

7) OKRĘT ESKORTOWY ESKORTOWIEC — wspólna (ogólna) nazwa dla okrętów wojennych, których głównym zadaniem jest eskortowanie okrętów i statków w czasie wojny.

7a) LOTNISKOWIEC ESKORTOWY — mniejszy rodzaj lotniskowca (poniżej 10.000 t. wyporności) przeznaczony do wsparcia lotniczego okrętów i ochrony konwojów.

7b) KANONIERKA ESKORTOWA (AWIZO) — okręty eskortowe o wyporności od 2.000 do 500 ton i szybkości od 13 do 21 węzłów, uzbrojone głównie w art. przeciwlotniczą i bomby głębinowe.

7c) FREGATA —

7d) KORWETA — Korweta jest najmniejszym rodzajem, stopniowo zanikającym. Nazwy te pochodzą z czasów żaglowych, kiedy to naprz. fregata była szybkim żaglowcem krążowniczym, wyposażonym w 20 do 50 armat, a korweta mniejszym żaglowcem.

8) KANONIERKA (MORSKA) — mniejszy okręt uzbrojony w lekką i średnią artylerię, nieopancerzony i o stosunkowo niedużej szybkości. Jest to rodzaj okrętu egzystującego jeszcze na zasadzie tradycji z dawniejszych czasów i jest przeważnie używany raczej do celów szkolnych.

8a) KANONIERKA STRAŻY PRZYBRZEŻNEJ — duża kanonierka (do 6.000 ton wyp. nazywana przez Amer. kutrem) amerykańskiej straży przybrzeżnej, która tylko w czasie wojny podporządkowana jest operacyjnie Mar. Woj. St. Zjedn. Am. natomiast w czasie pokoju stanowi autonomiczną organizację i ma na celu utrzymanie i zapewnienie bezpieczeństwa na wodach St. Zjedn. Am.

8b) KANONIERKA RZECZNA. — Jak 8, lecz specjalnie przeznaczona do nawigacji na rzekach.

9) ŚCIGACZ. — mały okręt wypierający od 20 do 100 t. (ewent. trochę więcej) bardzo szybki ponad 40 węzłów lub mniej szybki — w zależności od zadania jakie mu jest przeznaczone. Jeżeli jest przeznaczony do ścigania i zwalczania okrętów podwodnych, wówczas jego głównym uzbrojeniem są bomby głębinowe, jest mniej szybki i nazywa się ścigaczem okrętów podwodnych.

9a) ŚCIGACZ OKR. PODWODNYCH, ŚCIGACZ OBRONY PRZECIWPODW., ŚCIGACZ O. P. P:

9b) ŚCIGACZ TORPEDOWY. — Jeżeli jest przeznaczony do zwalczania okrętów w ogóle, wówczas jest bardzo szybki, a jego głównym uzbrojeniem są torpedy, (ścigacz torpedowy) lub artyleria (ścigacz artyleryjski). Oba te rodzaje współdziałają zwykle ze sobą.

9c) ŚCIGACZ ARTYLERYJSKI. — Ścigacze przeznaczone są do zwalczania przeciwnika na wodach przybrzeżnych lub zamkniętych. W literaturze angielskiej spotyka się często termin „E-Boat" używany jako nazwa dla niemieckich ścigaczy torpedowych czyli to samo co ang. M. T. B:

10) MINOWIEC — wspólna nazwa dla stawiaczy min i poławiaczy min. Angielskiego odpowiednika nie ma.

10a) STAWIACZ MIN — okręt posiadający pomieszczenia dla większej ilości min i wyposażony w urządzenia do ich stawiania. Małe typy dla stawiania min przy brzegach nazywają Anglicy Coastal Minelayers (Przybrzeżne stawiacze min).

(Ciąg dalszy w numerze następnym)

SKRZYNKA POCZTOWA

Tworkowski J. Słupsk. Żądane numery kosztują 60 zł. Odnośnie danych naszej floty patrz odpowiedź Bukowskiemu M. Sopot.

Golla Z. Kraków. Do PSM jesteście za młodzi. Jeśli chcecie się jednak poświęcić pracy na morzu, skomunikujcie się z PCWM w Gdyni.

Marczak E. Lutcza. Warunki przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej podaliśmy w 15 n-rze „MP". Skomunikujcie się z PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Pietrzak St. Kalisz. Nie skorzystamy.

Mroziński W. Świnoujście. Wyniki konkursu — ankiety zamieszczone zostały w Nr. 16 „MP".

Kozakiewicz R. Ostrów-Maz. Szkoły kadetów nie ma w ogóle.

Fijałkowski F. Radom. ORP. „Orkan" (ex „Myrmidon") niszczyciel klasy „Laforey", posiadał 1920 ton, 6 dział po 4,7 cala w trzech wieżach, jedno 3-funtowe działo plotn., oraz kilka 20 mm. działek plotn. Okręty o które pytacie pozostają dotychczas w Wk. Brytanii. ORP „Dzik" został sprzedany Danii.

Gackowski L. Sopot. Cena numerów „MP", o które pytacie wynosi 175 zł.

Miet. Koluszki, Turos T. Węgrów. — Szkoła Specjalistów Morskich jest szkołą podoficerską. Z pracą na morzu możecie się zapoznać na kursach pracy morskiej, organizowanych przez PCWM-Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Czarnecki Wł. Sosnowiec. 1) Wraki „Schleswig Holstein" i „Gneisenau" nie nadają się do naprawy. Oba są poważnie uszkodzone i pójdą na złom. 2) ORP „Orkan" nigdy nie był w Gdyni. Autor artykułu, o który Wam chodzi, popełnił kardynalny błąd, biorąc ORP „Orkan" za jeden z naszych okrętów w Gdyni. 3) Owszem posiadamy.

Krzywka R. Krynica. Warunki przyjęcia do Ofic. Szkoły Mar. Woj. podamy. Z materiałów nie skorzystamy.

XXXIII Praska Druż. Harcerzy W-wa. Od bieżącego numeru będziemy zamieszczali nuty i teksty marynarskich piosenek. Jako pierwszą drukujemy „Marsz Floty Polskiej".

Kowalski J. Bydgoszcz, Torbus J. Łódź. Wraki okrętów, które wymieniacie, nie nadają się do remontu, a tylko na złom. W sprawie jednostek, które walczyły przy boku Anglii, toczą się obecnie pertraktacje.

Ozdobiński W. Warszawa. Warunki przyjęcia do PSM znajdziecie w 15 n-rze „MP".

Ryszard K. Ostrów, Piwowoński J. Tarnowskie Góry. — Nie skorzystamy.

Dąbrowski H. j. w. 1223 A Koszalin, st. mar. Jakubowski Z. j. w. 3882 Gdynia. Możecie wystąpić z prośbą do Departamentu Pob. i Uzupełnień M. O. N. drogą służbową przez jednostkę, w której obecnie służycie.

J. H. Miechów. — Komplet „MP" kosztuje 280 zł.

Serafinowicz A. Wyszków, Miszczak I. Komorowo. Szkół morskich dla dziewcząt nie ma. Skomunikujcie się z najbliższym oddziałem Ligi Morskiej, celem zgłoszenia się na obóz morski.

Urbański E. Aleksandrów Kujawski. Żądane numery kosztują 145.— zł i możecie je jeszcze otrzymać.

Wróblewski M. Grajewo. — Skomunikujcie się z PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Szczepanowski J. Gliwice. Koło Ligi Morskiej na pewno znajdziecie w Gliwicach lub Katowicach. Zwróćcie się do nich. Do Państw. Szkoły Morskiej jesteście za młodzi.

Witkowski L. Sędziszewo, pow. Gorlice. Przyjęcia ochotników do służby w Mar. Woj. będą przeprowadzane dopiero jesienią. „Marynarz Polski" kosztuje w prenumeracie kwartalnej wraz z przesyłką pocztową 100 zł. Pieniądze możecie wpłacić na Konto P. K. O. Gdynia X — 4130.

Dobrowolski W. Poznań. — W sprawie powrotu ORP „Błyskawica" i innych naszych jednostek wojennych toczą się obecnie rozmowy naszej komisji z przedstawicielami brytyjskimi w Londynie. M/s. „Rozewie" zatonął w czasie wojny na Morzu Karaibskim, storpedowany przez niemiecki okręt podwodny dnia 6 sierpnia 1941 roku; s/s „Kościuszko" sprzedano na złom. m/s „Łódź" i „Bielsko" znajdowały się w chwili wybuchu wojny w stoczniach w Gdańsku. Zostały one potem zabrane przez Niemców. M/s „Łódź" nie została jeszcze przez polską komisję rewindykacyjną odnaleziona, natomiast „Bielsko" powrócił 20 maja br. do Gdyni. Nosił on niemiecką nazwę „Minden". Po zakończeniu wojny pływał pod banderą brytyjską jako „Empire Nidd". Obecnie będzie nosił nazwę „Waryński". Ma on 4742 BRT i szybkość 16 węzłów, „Kutno" w czasie wojny był jednym z pięciu wypożyczonych nam w USA statków serii „K" (należały tu między innymi: Kolno, Krosno). Wszystkie one zostały już zwrócone Stanom Zjednoczonym. Obecnie jeden z naszych statków, węglowiec o pojemności 2189 BRT i szybkości 9 węzłów, zbudowany w 1925 r. w Lubece, przejęty jako exniemiecki „Helga Boge" („Helga Ine") będzie nosił nazwę „Kutno". Wyższa Szkoła Handlu Morskiego mieści się w Sopocie, ul. Wybickiego 14, gdzie otrzymacie dokładne informacje i prospekty.

Inni piszą:

POLSKA NA MORZU

Pod tym tytułem, zamieszcza „Życie Warszawy" w Nr. 121/907 artykuł wstępny, poświęcony zagadnieniom morskim naszego odrodzonego państwa. Autor artykułu analizując nową sytuację Polski nad Bałtykiem pisze:

Trzeba pamiętać, że trzy czwarte całego handlu światowego odbywa się na szlakach morskich. Szlaki te opanowane były przed wojną prawie całkowicie przez państwa reprezentujące łącznie zaledwie 10 proc. ludności świata. One to zgarniały wielkie korzyści materialne pozostawione im przez narody nieaktywne lub pozbawione dostępu do morza.

Przechodząc do omówienia aktualnych wydarzeń osiągnięć i planów naszej gospodarki morskiej autor pisze:

Fakt podniesienia spraw żeglugowych portowych i stoczni w strukturze władz zwierzchnich, do rzędu odrębnego Ministerstwa Żeglugi, fakt zogniskowania wszystkich spraw związanych z Wybrzeżem w rękach delegata Rządu wybitnego fachowca i entuzjasty morza, ustalenie w planie inwestycyjnym na rok 1947 kwoty blisko 4 miliardów zł. na inwestycje morskie, a wreszcie wkład pracy i środków materialnych, jaki daliśmy ze siebie w okresie ubiegłych 2 lat, aby uruchomić porty, stocznie i żeglugę, dowodzą niezbicie, że wyzbyliśmy się pustego romantyzmu, jałowych dyskusji, odświętnego traktowania spraw morskich, lecz wzięliśmy się do realnej pracy. Tej pracy morze wymaga bardzo wiele. Jest ona ciężka, opłaci się jednak sowicie".

RADZIECKIE LOTNICTWO MORSKIE

(dokończenie ze str. 9).

Oceanie Spokojnym, czasem trzeba było pomóc wojskom lądowym w zdobywaniu pasa brzegowego Mandżurii. Pod miastem Jesin wojska radzieckie natknęły się na silny opór Japończyków, którzy nawet przeszli do kontrataku. Wezwano na pomoc szturmowe samoloty lotnictwa morskiego. Kilka eskadr „Iłów" rzuciło się na pomoc piechocie. Zaszedłszy od tyłu, grupa zaatakowała bombami zgrupowanie samochodów z amunicją i benzyną, a następnie bunkry i polowe umocnienia Japończyków. Po oswobodzeniu się od ciężaru bomb, grupa bombowców szturmowych uderzyła na pierwsze linie japońskie siekąc z działek, NKM-ów. Japończycy stracili w jednej chwili zapał do walki i po kilkunastu minutach wywiesili białą chorągiew.

Wspaniałymi wynikami w walce z flotą japońską może poszczycić się inny zespół lotnictwa morskiego, działający pod dowództwem Bohatera ZSRR majora Druzdziewa. W przeciągu kilku dni, pikujące bombowce tego zespołu zatopiły 10 okrętów wojennych, kilkanaście statków handlowych różnych wielkości, pociąg pancerny, składy amunicji i inne obiekty nieprzyjaciela. Wody Pacyfiku stały się niebezpieczne dla floty japońskiej. Nad ogromnymi przestrzeniami oceanu patrolowały w noc i w dzień samoloty radzieckie, nie dając wytchnienia ocalałym z pogromu na południowych morzach, okrętom i statkom japońskim. Lotnictwo radzieckie ponosiło bardzo nikłe straty, nie stojące w żadnej proporcji do strat japońskich. Pikujące bombowce niejednokrotnie atakowały okręty japońskie z minimalnych wysokości trafiając i zatapiając je jedną dobrze wycelowaną bombą.

Najgroźniejszą jednak bronią lotnictwa morskiego na Pacyfiku były radzieckie samoloty torpedowe. Grupa Bohatera ZSRR, podpułkownika Burkina, osiągnęła dużą ilość trafień niszcząc szereg jednostek pływających floty japońskiej. Wiele mówiącym jest fakt, że grupa ta nie poniosła żadnych strat w ludziach. Znaczyło to, że lotnicy radzieccy opanowali doskonale umiejętność techniki lotniczej, taktykę i metody walki przeciwnika.

Pod ciosami lotnictwa morskiego i współdziałających sił zbrojnych załamał się ostatecznie opór Japończyków. Kapitulacja Japonii zastała eskadry morskiego lotnictwa już na wyspach Kurylskich, na Sachalinie i w Port - Arthur.

J. Wójcicki, ppor.

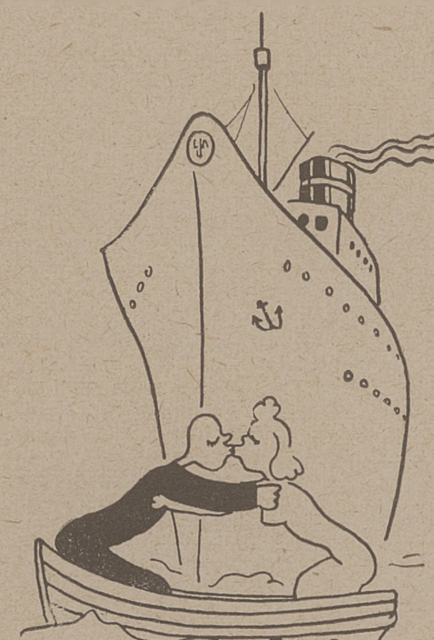
Na wesołej fali



— Widzisz, jak to dobrze że wzięliśmy ze sobą dzieci.



— Po raz ostatni oświadczam panu, że nie jestem ani Dziubdziusiem, ani Lalunią, ani Koteczkiem...



— Teraz nic nas nie zdoła rozłączyć.



— Zapomniałem jak się nadaje: O.S.S., S.S.O: czy S. O. S...

SZACHY

KRONIKA

W czerwcu r. b. rozpoczną się w Marynarce Wojennej, drużynowe mistrzostwa szachowe. W skład każdej z drużyn wchodzi po 5 szachistów. Obecnie już w jednostkach i na okrętach Mar. Woj. odbywają się rozgrywki eliminacyjne, celem wyłonienia najlepszych szachistów.

* * *

W Szkole Oficerskiej Mar. Woj. rozpoczął się turniej szachowy o mistrzostwo Szkoły. Wśród szachistów-kursantów wyróżnia się dobrą grą bsm. pdch. Kuźma, który zdobył już 4 punkty na 6 możliwych.

* * *

W turnieju o mistrzostwo Gdańska bierze udział 17 najlepszych szachistów Wybrzeża z mistrzem Wybrzeża Czerniakowem na czele. Wśród uczestników turnieju znajduje się wielu znanych szachistów m. in. także przedstawiciel Marynarki Wojennej.

* * *

Związek Szachowy Polski przyjął zaproszenie Belgii na wysłanie drużyny reprezentacyjnej do Brukseli. Odbędą się tam rozgrywki drużynowe. W skład drużny reprezentacyjnej wejdzie mistrz Polski Śliwa, Plater i inni.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Druga wojna światowa" — Wydawnictwo „Przełom", Kraków. — Krótka historia drugiej wojny światowej. Materiał zaczerpnięty ze źródeł wywiadu wojsk. Departamentu Wojny w Waszyngtonie. Str. 400, map 20.

Henryk Mościcki: „Ludzie wolni są braćmi" str. 123, Wydawnictwo M. Kot, Kraków.

Kazimierz Lepszy: „Zarys dziejów Polskiej Marynarki — Wydawnictwo M. Kot, Kraków.

P. o. Redaktora por. Stanisław Biskupski.

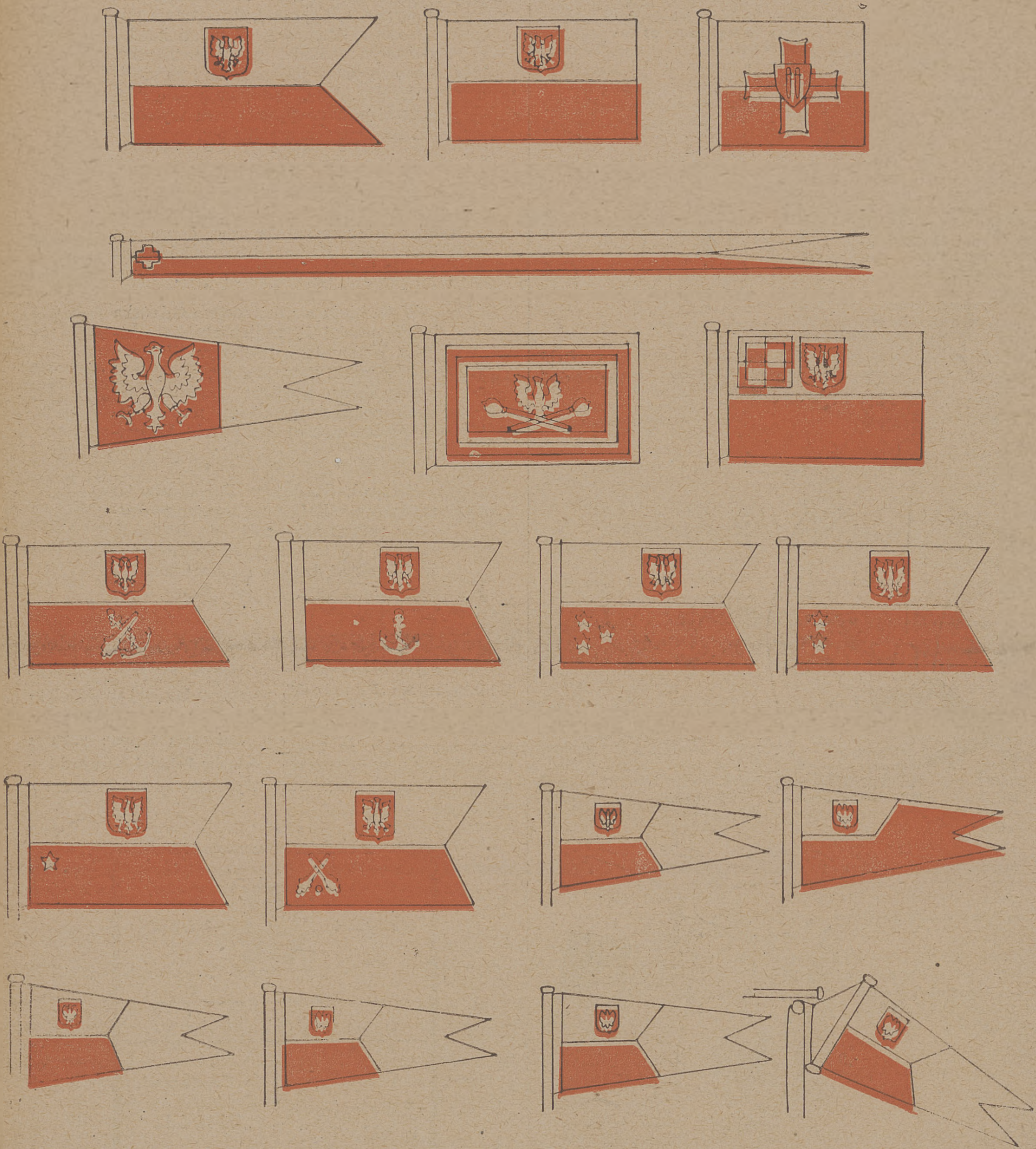
ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S Sierecki **Fotografie:** bosman J. Uklejewski F. Staszewski, M. Dobrzykowski, British Official, USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice. Film Polski, Z. Kosycarz, Milenuszkin.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 45 mm zł 25,—, 1 mm szer. 63 mm zł 35,— 1 mm szer. 90 mm zł 50.—. **Cena egzemplarza 20 zł.**

Bandery, flagi i proporce
MARYNARKI WOJENNEJ



OBJAŚNIENIA:

Pierwszy rząd od góry:

1) Bandera wojenna
2) Bandera handlowa
3) Proporzec

W drugim rzędzie: znak okrętowy

Trzeci rząd:

1) Proporczyk Prezydenta R. P.
2) Flaga Marszałka Polski lub Nacz. Dowódcy[1])
3) Flaga wojenna portu lotniczego

Czwarty rząd:

1) Flaga Ministra Obrony Narodowej[2])
2) Flaga Dowódcy Marynarki Wojennej
3) Flaga Admirała
4) Flaga Wiceadmirała

Piąty rząd:

1) Flaga Kontr-admirała
2) Flaga Generała Wojsk tylko w podróży służbowej[3])
3) Proporczyk D-cy Obszaru Nadmorsk.[4])
4) Proporczyk Dowódcy Floty

Szósty rząd:

1) Proporczyk Dowódcy Flotylli
2) Proporczyk Dowódcy Dywizjonu[5])
3) Proporczyk Dowódcy Grupy[6])
4) Proporczyk starszego na redzie.

[1]) Buławy w kolorze żółtym
[2]) Lufa w kolorze żółtym
[3]) Lufy w kolorze żółtym
[4]) W miejscu białego winkla — kolor żółty
[5]) W miejscu białego winkla — kolor granatowy
[6]) W miejscu białego winkla — kolor zielony.